Kapitäne und Konsuln

nach der Seemannsordnung.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Hyacinth Maximilian Lieber

Gerichtsreferendar aus Camberg (Nassau).

ACAD. LEGIS BAT. BIBL.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1909.

Dem Andenken
meines Vaters.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

A. Einleitendes.

§ 1. Die Entwicklung rechtlicher Beziehungen zwischen Schiffahrt und Konsulatswesen 1
§ 2. Überblick über die reichsgesetzliche Regelung dieser Beziehungen — unter Ausschluß der Seemannsordnung 3

B. Die Beziehungen zwischen Kapitänen und Konsuln nach der Seemannsordnung.

I. Die Seemannsordnung.

§ 3. Ihre Entstehung 7
§ 4. Ihr Geltungsbereich 10

II. Allgemeine Rechtsstellung und Amtsbereich.

§ 5. Des Kapitäns 13
§ 6. Des Konsuls 15

III. Die einzelnen Funktionen des Kapitäns und des Konsuls.

§ 7. Tätigkeit des Kapitäns und Konsuls in bezug auf Eingehung, Dauer und Beendigung des Dienstverhältnisses der Schiffsmannschaft. Anmusterung und Abmusterung 17
§ 8. Ausübung von Akten der freiwilligen Gerichtsbarkeit durch den Kapitän sowie seine Unterstützung und Beaufsichtigung in Erfüllung dieser Pflichten durch den Konsul. Der Kapitän als Zivilstandsbeamter, Nachlaßbeamter und Vermögensverwalter 24
§ 9. Tätigkeit des Konsuls in bezug auf alle sich aus dem Dienstverhältnisse zwischen Kapitän und Mannschaft ergebenden Streitigkeiten und Beschwerden 29
§ 10. Ausübung der Disziplinargewalt durch den Kapitän und seine Unterstützung hierin durch den Konsul 37
§ 11. Kapitäne und Konsuln als Hilfsorgane der inländischen Strafrechtspflege 46

Seite

1. Ihre Tätigkeit in Ausübung gerichtlicher Polizei 47
2. Tätigkeit des Konsuls in bezug auf vorläufige Entscheidung von Strafsachen 54

C. Schlußbetrachtung.

§ 12. Die Betrachtung der rechtlichen Beziehungen zwischen Kapitän und Konsul ergibt als Resultat: Wie der Konsul am Lande, ist der Kapitän auf hoher See Ausüber der heimischen Staatsgewalt 59

Literaturverzeichnis.

Abraham, P., Hanseatische Rechtsprechung. Bd. 2: Seerecht. Hamburg 1895.

v. Attelmayr, F., Das internationale Seerecht. 2 Bde. Wien 1904.

Bernsten, K. H., Die Schiffsgewalt. Diss. Göttingen 1904.

Böddeker, Die rechtliche Natur der Musterung nach dem öffentlichen Seerechte des Deutschen Reichs. Diss. Greifswald 1901.

Boyens, E., Das deutsche Seerecht auf Grund des Kommentars von Dr. William Lewis. Bd. 1. Leipzig 1897—1901.

Brodmann, E., Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. Berlin 1903.

Cosack, K., Lehrbuch des deutschen Handelsrechts. Stuttgart 1903.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen Bd. 35.

Heilborn, Völkerrecht. In v. Holtzendorffs Enzyklopädie der Rechtswissenschaften 6, der Neubearb. 1. Aufl., S. 1038 ff. Berlin-Leipzig 1904.

Hinschius, Das Reichsgesetz über die Beurkundung des Personenstandes. Berlin 1890.

v. Hippel, Die Seemannsordnung nebst den reichsrechtlichen Ausführungsbestimmungen, das Gesetz betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute usw. v. 2. 6. 1902. Leipzig 1906.

Hübner, E., Die rechtliche Stellung des Kapitäns zur Schiffsmannschaft. Diss. Leipzig 1906.

Knitschky-Rudorff, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. Berlin 1908.

v. König, B., Handbuch des deutschen Konsularwesens. 6. Aufl. Berlin 1902, 7. Aufl. Bd. 1 u. 2. Berlin 1909.[1])

Lentner in Bachems Staatslexikon Bd. 3. Freiburg 1902.

Lewis in Endemann, W., Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Leipzig 1884.

v. Liszt, Lehrbuch des deutschen Strafrechts. 14. u. 15. Aufl. Berlin 1905.

Löwe, E., Die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 nebst den dazu ergangenen Nebengesetzen. Berlin 1903.

v. Martens, F., Das Konsularwesen und die Konsularjurisdiktion im Orient. Deutsch von Kerst. Berlin 1874.

v. Martitz, F., im System der Rechtswissenschaft. Berlin u. Leipzig 1906.

---

[1]) Erschien während der Drucklegung meiner Arbeit. Die Zitate sind, wo nicht anders angegeben, nach der 6. Auflage.

Meves, O., Die strafrechtlichen Bestimmungen . . . II. in der Seemannsordnung v. 27. 12. 1872. Erlangen 1876.

Olshausen, J., Kommentar zum Strafgesetzbuch. Bd. 1. Berlin 1904.

Pardessus, J. M., Collection de lois maritimes antérieures au XVIII. siècle, tome III. Paris 1828—1845.

Perels, F., Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche. Berlin 1901.

Perels, F., Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Berlin 1903.

Perels, L., Die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 und ihre Nebengesetze. Berlin 1902.

v. Philippovich, Grundriß der politischen Ökonomie. Abschnitt über Seeschiffahrt in Marquardsens Handbuch des öffentlichen Rechts Abt. 4 Teil 2 S. 85 ff. Tübingen 1907.

Protokolle der Kommission zur Beratung des alten deutschen Handelsgesetzbuchs. Herausgegeben von Lutz. Würzburg 1858.

Roßteuscher, Ph., Die Polizei der deutschen Konsuln. In Hirths Annalen des Deutschen Reichs Jahrg. 1907 Nr. 5, 6, 7. München 1907.

Schaps, G., Das deutsche Seerecht. Kommentar zum 4. Buche des Handelsgesetzbuchs. Berlin 1906.

Semler, Die neue Seemannsordnung in ihren juristischen Neuerungen. In der deutschen Juristenzeitung 1902 S. 303 ff.

Stenglein, M., Die strafrechtlichen Nebengesetze des Deutschen Reichs. 3. Aufl. Bd. 1. Berlin 1903.

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Deutschen Reichstags 1. Legislaturperiode 3. Session 1872 Bd. 3, 10. Legislaturperiode 2. Session 1900—1902 1., 3. u. 6. Anlagebd.; Drucksachen des Reichstags 1. Legislaturperiode 3. Session Bd. 1 Nr. 65.

Stoerk, F., in v. Stengels Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts Bd. 3, Ergänzungsbd. Artikel: Schiffahrt. Freiburg 1897.

Ullmann, Völkerrecht. Tübingen 1908.

Wagner, R., Handbuch des Seerechts. Bd. 1. Leipzig 1884.

Weber, O., Die Schiffsgewalt des Kapitäns und ihre geschichtlichen Grundlagen. Diss. Bonn 1907.

Zorn, Ph., Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. Bd. 2. Berlin 1897.

Zorn, Ph., in v. Stengels Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, Artikel: Konsuln. Freiburg 1897.

Zorn, Ph., Die Konsulargesetzgebung. Berlin 1901.

A. Einleitendes.

§ 1.

Die Entwicklung rechtlicher Beziehungen zwischen Schiffahrt und Konsulatswesen.

Wie der Titel „Konsul", so reichen auch die Anfänge derjenigen Einrichtungen, welche gleich den heutigen Konsulaten den Schutz heimischer Interessen im Auslande bezwecken, in die griechisch-römische Zeit zurück. Der Zeitpunkt aber, bis zu welchem wir die Entstehung unserer heutigen konsularischen Einrichtungen zurückverfolgen können, ist der Beginn des zweiten Jahrtausends n. Chr., und die Stätte, an welcher die Entwicklung ihren Anfang nahm, ist in den seegewaltigen Handelsrepubliken Norditaliens — Venedig, Pisa, Genua — zu suchen.

Es waren wirtschaftliche Momente, nämlich der Schutz der heimischen Schiffahrt und des durch sie vermittelten Handels, welche diese Städte bewogen, in außereuropäischen Handels- und Hafenplätzen besondere Beamte zur Vertretung ihrer Interessen zu bestellen. Man nannte diese Beamten „Konsuln", und zwar „Konsuln im Auslande" (consuls d'outre mer), zum Unterschiede von den „consules mercatorum", d. h. den Mitgliedern der heimischen Handelsgerichte. Sie verwalteten die überseeische Handelsgemeinde, getreu dem mittelalterlich-germanischen Personalitätsprinzip, nach heimischem Rechte. Die Zeit der Kreuzzüge war der Entwicklung europäischer Handelsbeziehungen zum Orient und damit dem weiteren Ausbau der konsularischen Einrichtungen förderlich; ganz besonders trug aber der Fall von Byzanz und die Ausbreitung türkisch-mohammedanischer Herrschaft über den ganzen südlichen und östlichen Teil des Mittelländischen Meeres dazu bei, daß die handeltreibenden christlichen Staaten ihren Angehörigen im Auslande wirksamen Schutz durch Abschluß sogen. „Kapitulationen" mit den einzelnen mohammedanischen Herrschern zu gewähren suchten. Zusehends erweiterten sich Amt und Wir-

kungskreis der Konsuln: vorher in erster Linie Handelsagenten und Richter unter der Gemeinde ihrer Landsleute, wurden sie nun zugleich Organe zur Pflege völkerrechtlicher Beziehungen zwischen Absende- und Empfangsstaat.[1])

Im Norden Europas waren die Voraussetzungen zur Aufstellung von Konsulaten etwa um die Mitte des 14. Jahrhunderts gegeben. Schutz von Handel und Schiffahrt waren auch hier die Grundlage der Entwicklung. Der mächtige Aufschwung der Hansestädte trug das meiste dazu bei: im weiten Umkreise wurden, insbesondere in den Häfen der Ost- und Nordsee, hanseatische Faktoreien gegründet, deren Vorsteher, zumeist gewählt, in selteneren Fällen ernannt, unter dem Titel eines Oldermann, Courtmasters, auch Konservadors die Faktoreigenossen vor den Ortsbehörden zu vertreten und ihre gesamte Tätigkeit als Rechtskundige und Schiedsrichter zu fördern und zu überwachen hatten. Zwischen den genannten Faktoreivorstehern und dem hanseatischen Schiffahrtswesen bestand ein enger Zusammenhang; das brachte schon der Umstand mit sich, daß damals, als die befrachtenden Kaufleute ihre Waren noch selbst begleiteten und von der heute geltenden grundsätzlichen Scheidung zwischen befrachtendem Kaufmann, Reeder und Schiffsführer noch nicht die Rede war,[2]) die zu Schiff ankommenden Kaufleute sich alsbald bei ihren Handelsvorstehern einzufinden und dort alle Streitigkeiten, vorab solche mit dem Schiffsvolke, zu begleichen pflegten.[3])

Nachdem seit dem Westfälischen Frieden an Stelle des Systems der persönlichen Rechte das Territorialitätsprinzip getreten war und das verbesserte Gerichtswesen den Ausländern größere Sicherheit für eine unparteiische Rechtspflege bot, schied im Okzident die Eigengerichtsbarkeit aus dem Wirkungskreis der Konsuln,

---

[1]) s. darüber F. v. Martens S. 31, 45, 106 ff.

[2]) s. Weber S. 43.

[3]) Art. 1—4 des Hamburger Statuts von 1270 (Pardessus Bd. 3 S. 330 ff.) verpflichten nur die Kaufleute zur Versammlung im Auslande und Erledigung ihrer privatrechtlichen Streitigkeiten vor dem Oldermann. Lübeck, das 1299 dieses Statut für seinen flandrischen Handel rezipierte, wies darüber hinaus auch Letsaghe, Sturemann und Shipmann an, sich in privatrechtlichen Händeln mit einem Bürger ausschließlich an das Kontor der Stadt zu wenden (Art. 40 lübisch. Rechtsstatuts von 1299; Pardessus Bd. 3 S. 413). Die Danziger Willkür (Art. 15; Pardessus

welche sich aus den Faktoreivorstehern entwickelt hatten, aus, die polizeiliche wurde beschränkt: die Interessenvertretung in Handel und Verkehr bildete fortan den wichtigsten Zweig konsularer Amtstätigkeit.[1])

Daß heute neben die Vertretung der Handelsinteressen des Absendestaates, welche die geschichtliche Grundlage des Konsularwesens bildet, eine Fülle neuer, mit dem Handel und der Schiffahrt in gar keinem Zusammenhange stehender Funktionen getreten ist,[2]) verdient hier keine Berücksichtigung. Mir ist es lediglich darum zu tun gewesen, zu zeigen, wie Schiffahrt und Konsulat von Anfang in Beziehungen zueinander gestanden haben, derart, daß die handelvermittelnde Schiffahrt — als das zeitlich Frühere — das Bedürfnis zur Einrichtung konsularischer Vertretung geweckt und ihre Entwicklung gefördert hat.

§ 2.

Überblick über die reichsgesetzliche Regelung der Beziehungen zwischen Schiffahrt und Konsulaten.

Während andere seefahrenden Nationen, Engländer, Holländer und Franzosen, entsprechend dem Charakter ihrer Staaten als Einheitsstaaten, längst dazu gekommen waren, sich eine einheitliche konsularische Interessenvertretung im Auslande, eine einheitliche Handelsflotte und ausgedehnte Seegesetzgebung zu schaffen, war es den Deutschen infolge ihrer Zersplitterung in zahlreiche, Sonderinteressen verfolgende Einzelstaaten nicht möglich, auf diesen Gebieten staatlicher und wirtschaftlicher Betätigung Gleiches zu leisten. Noch zur Zeit des Deutschen Bundes gab es für seine 35 Staaten weder eine gemeinsame konsularische Vertretung noch eine unter gemeinsamer Flagge fahrende einheitliche Handelsmarine. Gerade

---

Bd. 3 S. 463) fordert dagegen bereits, daß die öffentlichrechtlichen Angelegenheiten der Schiffsinsassen untereinander ihre Erledigung vor dem Hansekontor finden sollten (Art. 1455). Vgl. darüber Weber S. 75 unter Anm. 3.

[2]) vgl. den Aufsatz von Zorn in v. Stengels Wörterb. des deutschen Verwaltungsrechts und von Lentner im Herderschen Staatslexikon Bd. 3 S. 714 unter „Konsuln"; auch Ullmann, Völkerrecht S. 196ff.; König S. 1, 2.

[3]) Zorn, Staatsrecht Bd. 2 S. 445.

dort, wo das Bewußtsein, einem machtgebietenden Staate anzugehören, sich besonders stark geltend zu machen pflegt — ich meine auf hoher See und beim Anlaufen fremder Häfen —, zeigte sich die Zerfahrenheit der deutschen Verhältnisse auch besonders deutlich; das Band, welches der deutsche Zollverein und das alte deutsche Handelsgesetzbuch um die deutschen Staaten schlangen, trat im Auslande wenig hervor; das 5. Buch des alten allgem. Handelsgesetzbuchs, welches vom Seehandel handelte, gab nur privatrechtliche Bestimmungen; was die öffentlichrechtliche Seite des Seerechts berührte, hatte man vermieden einheitlich zu regeln.

Dem Norddeutschen Bunde und in noch höherem Maße dem Deutschen Reiche blieb es vorbehalten, das lange Versäumte nachzuholen[1]) und eine gemeinsame konsularische Vertretung und einheitliche deutsche Handelsflotte zu schaffen.[2]) [3])

Die Herstellung rechtlicher Beziehungen zwischen Konsulat und Schiffahrt, wie sich solche bei den schiffahrttreibenden Bundesmitgliedern vielfach als bestehend vorfanden, wurde dabei von der Bundes- bezw. Reichsgesetzgebung grundsätzlich als praktisch und den Interessen der Schiffahrt dienlich übernommen. Auf Grund des Art. 4 Ziff. 7 und des Art. 56 RV. (vgl. dazu die Modifikation des bayr. Schlußprotokolls v. 23. 11. 1870) erging das Gesetz v. 8. 11. 1867 (BGBl. 137) betr. die Organisation der Bundeskonsulate sowie die Amtsrechte und -pflichten der Bundeskonsuln. Während § 1 dieses Gesetzes die Reichskonsuln im allgemeinen für berufen erklärt, das Interesse des Reiches namentlich in bezug

[1]) Treffend bemerkt v. Philippovich (in Marquardsens Handb. d. öffentl. R.): „Das Interesse des Staates für die Seeschiffahrt ist in allen Zeiten stark entwickelten Staats- und Machtbewußtseins (wie es die Reichsgründung war) ein besonders großes gewesen, weil die wirtschaftliche und politische Machtentfaltung nach außen für einen an der See gelegenen Staat von der Blüte seiner Schiffahrt mit bedingt ist ... Darum ist in der Gegenwart wieder ein besonders starkes Interesse der Staaten an der Entwicklung ihrer Schiffahrt zu vermerken".

[2]) RV. Art. 4: Der Beaufsichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegen die nachstehenden Angelegenheiten: ... 7. Organisation eines gemeinsamen Schutzes des deutschen Handels im Auslande, der deutschen Schiffahrt und ihrer Flagge zur See und Anordnung gemeinsamer konsularischer Vertretung, welche vom Reiche ausgestattet wird.

[3]) RV. Art. 54: Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten bilden eine einheitliche Handelsmarine.

auf Handel, Verkehr und Schiffahrt tunlichst zu schützen und zu fördern, bringt es in den §§ 30—37 die einzelnen grundlegenden Bestimmungen über die Beziehungen der Konsuln zu der Handelsmarine des Reichs. „Diese Beziehungen sind zahlreich und erstrecken sich auf mannigfache Gebiete des Privatrechts und des öffentlichen Rechts." [1])

Ein kurzer Überblick über diese Beziehungen, verbunden mit gedrängter Zusammenstellung der für die gesamte auf die Schiffahrt bezügliche Tätigkeit der Konsuln geltenden Gesetze, wird die Stellung, welche ihnen die Seemannsordnung einräumt, schärfer umgrenzen und verständlicher machen.

1. Die durch § 33 KonsG. den Konsuln erteilte Befugnis, die volle Polizeigewalt über die deutschen Kauffahrteischiffe, also über deren Kapitäne und Mannschaften auszuüben, ist an die Spitze dieser Betrachtung zu stellen; denn eine Reihe der weiteren im Konsulargesetz und anderwärts den Konsuln übertragenen Funktionen wird von ihrer schiffspolizeilichen Befugnis begrifflich umfaßt,[2]) und mit Recht kann man die Ausübung der Polizei über die deutschen Handelsschiffe als „wohl das umfangreichste Gebiet der polizeilichen Tätigkeit der Konsuln" bezeichnen.[3]) Eine Menge von Kollisionen zwischen dem Konsul und dem Kapitän einerseits und den Ortsbehörden andererseits wird durch die Ausübung dieser Gewalt vermieden und die gewissenhafte Ausführung der im Schiffahrtsbetrieb besonders zahlreichen Bestimmungen sicherheits- und gesundheitspolizeilicher Natur gewährleistet. Die Polizeigewalt über Handelsschiffe steht den Konsuln auch bei Anwesenheit eines deutschen Kriegsschiffes zu.[4])

2. Nach § 30 KonsG. haben die Konsuln die Einhaltung der über die Führung der Reichsflagge bestehenden Vorschriften zu überwachen (s. das Ges. betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe v. 22. 6. 1899/29. 5. 1901).

---

[1]) König S. 352.

[2]) Die Reihenfolge der §§ 30—37 KonsG. erscheint unter diesem Gesichtspunkte wenig systematisch.

[3]) s. Roßteuscher S. 449.

[4]) Über die völkerrechtliche Frage, wann der Konsul als Inhaber dieser Gewalt tätig werden darf, s. unten in § 6.

3. Nach § 31 KonsG. haben die Konsuln die Meldung der Schiffsführer entgegenzunehmen und an den Reichskanzler über Unterlassung dieser Meldung zu berichten (s. das Ges. betr. die Schiffsmeldungen bei den Konsulaten des Deutschen Reichs v. 25. 3. 1880 u. d. Verordn. v. 28. 7. 1880).

4. Nach § 35 KonsG. sind die Konsuln befugt, an Stelle eines gestorbenen, erkrankten oder sonst zur Führung des Schiffes untauglich gewordenen Schiffers einen neuen Schiffsführer einzusetzen, wenn die Sicherheit von Schiff und Mannschaft es erfordert, und zwar auf Antrag der Beteiligten.[1]) Diese Machtbefugnis kann eine vollständige Vernichtung des Privatrechts des Reeders enthalten.

5. Nach § 36 KonsG. haben die Konsuln bei Unfällen deutscher Schiffe die erforderlichen Rettungs- und Bergungsmaßregeln anzuordnen und zu überwachen (s. das Ges. betr. die Untersuchung von Seeunfällen v. 27. 6. 1877 und das Seeunfallversicherungsgesetz v. 13. 7. 1887/5. 7. 1900; §§ 522, 700, 727 ff. HGB.).

Füge ich nun noch hinzu, daß die Konsuln nach § 37 KonsG. befugt sind, beim Verkauf eines Schiffes und Eingehung von Bodmereigeschäften durch den Kapitän mitzuwirken,[2]) daß ihnen zahlreiche Verpflichtungen in bezug auf die Kontrolle des Auswandererwesens (s. das Ges. über das Auswanderungswesen vom 9. 6. 1897), in bezug auf Stellenvermittlung für Schiffsleute und die Mitnahme heimzuschaffender Seeleute (s. die Ges. v. 2. 6. 1902) obliegen, so wird erklärlich, daß die Ausübung der Polizei über die deutschen Handelsschiffe — „Polizei" ist hier im weitesten Sinne als Sorge des Staates für das Gemeinwohl zu fassen — das umfangreichste Gebiet ihrer gesamten polizeilichen Tätigkeit ist, und daß die Pflege der Schiffahrtsinteressen eine der vornehmsten Aufgaben der Reichskonsuln bildet.

Aus der Fülle der Reichsgesetze, welche Schiffahrt und Konsulate in Beziehungen zueinander setzen, greife ich mir nur die Reichsseemannsordnung zu besonderer Bearbeitung heraus, beschränke aber den umfangreichen Stoff auf die Untersuchung der Beziehungen zwischen Kapitänen und Konsuln.

---

[1]) s. Knitschky-Rudorff S. 10.

[2]) § 530 HGB.

B. Die Beziehungen zwischen Kapitänen und Konsuln nach der Seemannsordnung.

I. Die Seemannsordnung.

§ 3.

Die Entstehung der Seemannsordnung.

Das alte Handelsgesetzbuch hatte die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft im Teil 4 des 5. Buches geregelt.[1] Es erschöpfte aber den Gegenstand auch nicht annähernd in dem Umfange, wie dies als Aufgabe einer Seemannsordnung anzusehen ist. Es enthielt vor allem überwiegend nur Satzungen privatrechtlichen Inhalts, während es die dem öffentlichen Rechte angehörigen Beziehungen, insbesondere die polizeiliche und strafrechtliche Seite, nur gelegentlich in einzelnen Bestimmungen berührte.[2] Die Seemannsordnung v. 27. 12. 1872 (RGBl. S. 409), zu welcher der erste Entwurf dem Bundesrate von dem Bevollmächtigten der Seestaaten Oldenburg, Bremen und Hamburg am 20. 2. 1870 vorgelegt worden war, war berufen, dem besprochenen Mangel in der Seegesetzgebung abzuhelfen, indem sie „eine selbständige, in sich abgeschlossene Kodifikation aller auf die Verhältnisse der Besatzung deutscher Kauffahrteischiffe bezüglichen Bestimmungen enthielt";[3] der Name „Seemannsordnung" bezeichnete treffend ihren wesentlichen Inhalt. Nachdem sie 30 Jahre lang die Verhältnisse der Schiffsmannschaft auf deutschen Schiffen geregelt

---

[1] ADHGB. Art. 528, 556.

[2] s. Druckf. d. Reichst. 1. L.-P. 3. Sess. Bd. 1; Mot. z. SeemO. Nr. 65.

[3] König S. 358.

hatte, ist sie am 2. 6. 1902 durch eine neue Seemannsordnung ersetzt worden: die Bestimmungen des alten Gesetzes waren den durchaus veränderten Verhältnissen des Schiffahrtswesens gegenüber nicht mehr genügend; sie waren durch die Tatsachen überholt worden. Die dem Reichstage vorgelegte Begründung zur neuen Seemannsordnung gibt eine treffliche Zusammenstellung der eingetretenen Veränderungen.[1]) Die Fortschritte der Technik im Bau der Schiffe und Schiffsmaschinen sowie in der Herstellung nautischer Hilfsmittel ermöglichten in immer höherem Maße die Ersetzung der menschlichen Tätigkeit durch die der Maschinen. Die Zahl der Dampfschiffe wuchs beständig,[2]) mit ihr die Zahl der regelmäßigen Schiffahrtslinien (im Gegensatz zur sogen. freien, auch wilden Schiffahrt), Neuheiten im Schiffahrtswesen, die ohne ausgedehnteste Anwendung der Dampfkraft unausführbar waren.

Die hierdurch bedingte Veränderung der Betriebsverhältnisse übte einen tiefgehenden Einfluß auf die Gestaltung des Schiffsdienstes und die Zusammensetzung der Mannschaft aus. Das seemännisch geschulte Personal wurde an Zahl durch das Maschinen- und Aufwarteperſonal übertroffen, denn die Verwendung der Maschinen, nicht nur zur Fortbewegung des Schiffes, sondern auch zur Verrichtung mannigfacher Schiffsarbeiten, gestattete eine starke Verminderung des seemännischen Personals, während die Bedienung der Maschinen andererseits wieder Seeleute mit einem hohen Maße von Spezialkenntnissen verlangte.

Insbesondere der letzterwähnte Umstand trug zur weiteren Differenzierung der Schiffsmannschaft bei: aus ihrer Masse hoben sich die technisch gebildeten, staatlich geprüften Seeleute als Schiffsoffiziere hervor, welche die Seemannsordnung von 1872 noch mit der übrigen Mannschaft zusammen dem Kapitän als Einheit gegenüberstellte.

Der Beruf der Seeleute hatte sich demnach umgestaltet. Die alte Einheitlichkeit der technischen Ausbildung, wie sie der Dienst auf Segelschiffen mit sich brachte, ist heute verloren, mit ihr der

---

[1]) s. Stenogr. Ber. d. Reichst. 10. L.-P. 2. Sess. 1900/02 1. Anlagebd. S. 29 (Mot.).

[2]) 1873: 4311 Segelschiffe, 216 Dampfschiffe; 1899: 2489 Segelschiffe, 1223 Dampfschiffe.

dem Seemannsberuf vorher eigene einheitliche Charakter. „Die Schiffsmannschaft zerfällt heute in eine Reihe fremder Arbeitergruppen.“ [1]) Matrose, Steward, Kohlenzieher gehören gleichermaßen zur Schiffsmannschaft; aber welch ein Unterschied in ihrer Tätigkeit und erforderlichen Ausbildung! Nicht zuletzt machte die Änderung der sozialen Anschauungen, wie sie sich in der Reichsgesetzgebung in umfassendem Maße zum Schutze der wirtschaftlich Schwächeren betätigte, aus grundsätzlichen Erwägungen eine den neuen sozialpolitischen Anschauungen entsprechende Revision der Seemannsordnung erforderlich, sollten sich die Seeleute nicht hinter die Arbeiterschaft auf dem Festlande zurückgesetzt fühlen.[2])

Diese Umstände rechtfertigten die bereits seit einer Reihe von Jahren auf Revision des geltenden Rechts hinzielenden Bestrebungen. Von der Reichsregierung wurden umfangreiche Vorarbeiten in Angriff genommen. Eine besondere vom Reichskanzler mit der Revision des Gesetzes beauftragte „Technische Kommission für Seeschiffahrt“ sichtete die vom Nautischen Verein gesammelten zahlreichen Reformvorschläge aus den beteiligten Kreisen.

Um auch den Arbeitnehmern Gelegenheit zu geben, ihre Wünsche geltend zu machen, wurden von den an der See gelegenen Bundesstaaten acht Sachverständige aus den Kreisen des unteren seemännischen und des Maschinenpersonals ernannt; die Kommission legte den Sachverständigen Fragebogen vor und arbeitete dann auf Grund der Verhandlungen mit diesen Sachverständigen [3]) sowie der sonstigen Materialien den Entwurf einer neuen Seemannsordnung aus, welcher am 12. 3. 1900 zugleich mit Entwürfen von Gesetzen betr.

1. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute;
2. die Stellenvermittlung für Seeleute und
3. die Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuches

dem Reichstage vorgelegt wurde.

---

[1]) v. Philippovich a. a. O. S. 104.

[2]) Über soziale Fürsorge für die Schiffsleute in der neuen SeemO. vgl. v. Hippel S. 5ff.

[3]) Abgedruckt im Stenogr. Ber. 1900/02 1. Anlagebd.

Nach eingehender und langdauernder Bearbeitung durch den Reichstag wurde die neue Seemannsordnung zusammen mit den obenerwähnten drei Gesetzen in der Schlußabstimmung v. 29. 4. 1902 angenommen und als Gesetz v. 2. 6. 1902 publiziert.[1])

§ 4.

Der Geltungsbereich der Seemannsordnung.

Die Seemannsordnung bestimmt im § 1 Abs. 1: „Die Vorschriften dieses Gesetzes finden auf alle Kauffahrteischiffe[2]) (Gesetz v. 22. 6. 1899 § 1, RGBl. 1899 S. 319, RGBl. 1901 S. 184) Anwendung, welche das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen",

und in Abs. 3 dieses Paragraphen:

„Durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats kann bestimmt werden, inwieweit die Vorschriften dieses Gesetzes auf Binnenschiffe Anwendung finden, welche das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen" (Gesetz v. 22. 6. 1899 § 26 a).

Es ergeben sich hier zunächst zwei Fragen:

a) Was ist ein Kauffahrteischiff?

b) Welche Kauffahrteischiffe dürfen das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben?

---

[1]) Wenn in der Begründung des Entwurfs der neuen SeemO. gesagt wird, daß nicht bezweckt werde, die Verhältnisse der Seeleute auf einer völlig neuen Grundlage aufzubauen, sondern lediglich unter Beibehaltung des Bewährten die bestehenden Vorschriften dem heutigen Stande des Schiffahrtsbetriebes und der sozialen Verhältnisse der Seeleute anzupassen, so muß dieser Zweck als erreicht bezeichnet werden. Vom Standpunkte rechtswissenschaftlicher Betrachtung aus ist aber zu bedauern, daß anläßlich der Revision der SeemO. nicht „zugleich eine Neukonstruktion des ganzen Gesetzgebungswerkes vorgenommen worden ist. Wie in der alten sind auch in der neuen SeemO. die Vorschriften des öffentlichen und privaten Rechts kunterbunt durcheinandergewürfelt und die leitenden Gesichtspunkte nicht, wie dies sein sollte, dem öffentlichen, sondern dem privaten Seerechte entnommen". Zorn a. a. O. S. 938; vgl. auch Löwe in seiner Vorbem. zur SeemO. S. 1 ff.

[2]) „Nicht sowohl auf die Schiffe als auf die Seeleute auf solchen Schiffen". Knitschky-Rudorff a. a. O. S. 579.

Zu a. Kauffahrteischiffe sind nach § 1 Flaggengesetz „die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe, mit Einschluß der Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs und Schleppfahrzeuge. Das Kauffahrteischiff muß also

α) zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt sein,

β) der Erwerb muß durch die Seefahrt erfolgen.

Was unter Seefahrt zu verstehen sei, sagt das Flaggengesetz nicht. Daß Fahrten auf hoher See „Seefahrten" sind, ist klar Schwierigkeiten bereitet der Begriff da, wo es gilt, die Küstenfahrt von der Fahrt auf Binnengewässern zu scheiden, wobei unter „Binnengewässern" nicht nur geschlossene Wasserflächen, sondern auch solche, die mit dem Meere Verbindung haben, zu verstehen sind. Der Begriff der Seefahrt ist dann durch die Bekanntmachung v. 22. 6. 1899 (Zentralbl. S. 380) geographisch festgelegt worden.

Zu b. Zur Führung der Reichsflagge sind nach § 2 Flaggengesetz diejenigen Kauffahrteischiffe berechtigt, welche im ausschließlichen Eigentum von Reichsangehörigen stehen.[1]) Den Reichsangehörigen werden gleichgeachtet offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind; andere Handelsgesellschaften, eingetragene Genossenschaften und juristische Personen, wenn sie im Inlande ihren Sitz haben, Kommanditgesellschaften auf Aktien jedoch nur, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind.

Die Ausübung des Rechtes zur Führung der Reichsflagge (über Farbe und Form s. RV.! Art. 55 und Verordn. v. 8. 11. 1892, RGBl. S. 1050) ist vom Flaggengesetz an die Erfüllung formeller Bedingungen geknüpft: jedes zur Führung der Reichsflagge berechtigte Kauffahrteischiff muß nämlich in ein Schiffsregister eingetragen werden. Über die Eintragung in das Schiffsregister wird vom Registergericht eine mit dem Inhalte der Eintragung gleichlautende Bescheinigung, das Schiffszertifikat, erteilt. Durch das Schiffszertifikat wird das Recht zur Führung der Reichsflagge nachgewiesen. Vor Erteilung des Schiffszertifikats

[1]) Grundsätzliche Regelung des deutschen Flaggenrechts in Anlehnung an das englische Recht. Ausführlich bei Perels, Öffentliches Seerecht S. 44 ff.; v. Attelmayr S. 14 ff.

darf das Recht zur Führung der Reichsflagge nicht ausgeübt werden.[1]) Eine Ausnahme gilt für Schiffe unter 50 cbm Rauminhalt; diese dürfen ihr Flaggenrecht auch ohne Zertifikat ausüben. Gelangt ein Schiff im Auslande in das Eigentum eines Reichsangehörigen (oder einer der obengenannten Handelsgesellschaften usw.), sei es, daß es dort für einen Reichsangehörigen gebaut wurde oder aus nichtdeutscher Hand in das Eigentum eines solchen übergeht, und will das Schiff, noch ehe es ein endgültiges Schiffszertifikat bei einem deutschen Registergericht erhalten kann, die deutsche Flagge führen, so kann auf Grund des § 12 Flaggengesetz in einem derartigen Falle die Eintragung in das Schiffsregister und das Zertifikat durch ein konsularisches Flaggenzeugnis ersetzt werden.

Was schließlich die Führung der Reichsflagge durch Binnenschiffe angeht, so kann solchen Binnenschiffen, die ausschließlich auf ausländischen Gewässern verkehren, das Recht der Führung der Reichsflagge gewährt werden.[2]) Für diese Binnenschiffe, deren Betriebsbedingungen denen der Kauffahrteischiffe ungemein nahe kommen, können die Bestimmungen der Seemannsordnung ganz oder teilweise in Kraft gesetzt werden.

Nach dieser Untersuchung über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe können wir zu § 1 SeemO. zurückkehren und die Anwendbarkeit der Seemannsordnung in dreifacher Beziehung feststellen:

Sachlich erstreckt sie sich auf die Rechtsverhältnisse der Schiffsleute, Schiffsoffiziere, des Kapitäns und Reeders, gleichviel ob sie Inländer oder Ausländer sind, derjenigen Kauffahrteischiffe, welche das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen.

Zeitlich ist dementsprechend die Anwendbarkeit der Seemannsordnung begrenzt durch den Erwerb und Verlust der Zugehörigkeit zu einer der genannten Kategorien, nur im Falle der Beschädigung und des Verlustes des Schiffes greifen einige Vorschriften über jenen Zeitpunkt hinaus.

---

[1]) § 11 Flaggengesetz; dazu Bekanntm. v. 10. 11. 1899.

[2]) § 26a Flaggengesetz; dazu Verordn. betr. Flaggenrecht deutscher Binnenschiffe, die ausschließlich auf ausländischen Gewässern verkehren, v. 1. 3. 1900. (RGBl. S. 41).

Örtlich bestimmt sich die Geltung durch den Aufenthalt der ihr unterstehenden Personen und greift an Bord wie an Land, im Inlande wie im Auslande Platz.[1])

II. Allgemeine Rechtsstellung und Amtsbereich des Kapitäns und des Konsuls.

§ 5.

Rechtsstellung und Amtsbereich des Kapitäns.

Der Betrachtung der Beziehungen zwischen Kapitänen und Konsuln nach der Seemannsordnung muß eine grundlegende Untersuchung ihrer Rechtsstellung und ihres Amtsbereichs vorangehen.

Die Begriffsbestimmung des Kapitäns in § 2 Abs. 1 SeemO.: „Kapitän ist der Führer des Schiffes (Schiffer), in dessen Ermanglung oder Verhinderung sein Stellvertreter", beruhend auf dem rein tatsächlichen Verhältnis der Führung des Schiffes und gleichlautend mit der Definition des Kapitäns[2]) (oder wie er in allen anderen deutschen Seegesetzen heißt: des Schiffers) in den übrigen seerechtlichen Gesetzen des Reichs,[3]) ist zu knapp, um die juristisch interessante, in privatrechtlich und öffentlichrechtlicher Beziehung äußerst vielseitige Stellung des Kapitäns erkennbar zu machen. Das Handelsgesetzbuch behandelt in den §§ 511 ff. ausschließlich seine privatrechtliche Stellung: „Dem Reeder gegenüber ist er Bevollmächtigter kraft Gesetzes, den Ladungsbeteiligten gegenüber, wenn auch in beschränktem Umfange, gesetzlicher Vertreter".[4])

Die Seemannsordnung hingegen läßt seine

---

[1]) Nach v. Hippel a. a. O. S. 11 Anm. 11. Wenn Perels (Komm. z. SeemO. S. 2) in § 1 SeemO. den sachlichen, Böddeker (Diss.) den räumlichen Geltungsbereich bestimmt sieht, so fassen beide, verleitet durch die ungenaue Ausdrucksweise des Gesetzes, den § 1 zu eng auf.

[2]) Der Regierungsentwurf hatte den althergebrachten Ausdruck „Schiffer" gewählt, die Reichstagskommission aber, vielfachen Wünschen aus nautischen Kreisen entsprechend, den „Kapitän" an seine Stelle gesetzt; vgl. darüber Semler in DJZ. 1902 S. 303; Boyens, Seerecht Bd. 1 S. 308.

[3]) HGB. § 511.

[4]) Cosack, Lehrb. d. HR. S. 146, 148.

Stellung überwiegend als öffentlichrechtliche erscheinen. Hier gibt ihm der Gesetzgeber, ausgehend von dem völkerrechtlichen Grundsatze, daß die Staaten gehalten seien, für den gesicherten Bestand einer rechtlichen Ordnung auf den unter ihrer Flagge fahrenden Schiffen landesrechtlich Fürsorge zu tragen [1]) — wie in den Seegesetzgebungen aller seefahrenden Staaten in gleichartiger Weise geschehen ist — eine Fülle von Machtbefugnissen in die Hand, die ihn, weit über seine auf Privatrecht beruhende Stellung als Bevollmächtigter des Reeders hinausreichend, als den Inhaber derjenigen Macht erscheinen lassen, die man „Schiffsgewalt" nennt.[2]) Als Inhaber der Schiffsgewalt ist der Kapitän zunächst Dienstvorgesetzter der Schiffsoffiziere und Schiffsleute.[3]) „Dienstvorgesetzter" ist ein Ausdruck, der dem Sprachgebrauch unseres bürgerlichen Rechts völlig fremd ist. Er läßt erkennen, daß die Stellung des Kapitäns zur Schiffsmannschaft, die privatrechtlich zweifellos nur die eines Dienstberechtigten zum Dienstverpflichteten ist, durch die eigenartigen Verhältnisse des Dienstes auf See einen Charakter angenommen hat, der einen Vergleich mit militärischen Dienstverhältnissen nahelegt.[4])

Die Bekleidung des Kapitäns mit disziplinarer Straf- und Zwangsgewalt, welcher Mannschaft und Offiziere vom Augenblicke ihres Dienstantrittes an beständig unterworfen sind, seine Stellung als Hilfsorgan der inländischen Strafrechtspflege, als Beamter der freiwilligen Gerichtsbarkeit in Standes- und Nachlaßsachen hat in der Literatur zu einer bedeutenden Streitfrage über die Schiffsgewalt des Kapitäns als Inbegriff dieser Befugnisse geführt.[5])

---

[1]) s. v. Martitz, Systemat. Rechtswissenschaft Teil 2 S. 443.

[2]) Die SeemO. kennt den Ausdruck „Schiffsgewalt" nicht; in der Begründung zur SeemO. a. a. O. S. 33 wird sie definiert als „Inbegriff aller derjenigen Befugnisse privat- und öffentlichrechtlicher Natur, welche mit Rücksicht auf die Loslösung des Schiffes von dem heimatlichen Territorium in der Hand des Schiffsführers vereinigt sein müssen".

[3]) Über die Abgrenzung dieser Begriffe s. SeemO. § 2.

[4]) Zorn in StR. Bd. 2 S. 859 spricht sogar von einer Verpflichtung zu staatsrechtlichem, in seiner Strenge quasi militärischem Gehorsam des Schiffmanns; vgl. Weber, Dissert. S. 27.

[5]) vgl. über die Schiffsgewalt des Kapitäns die Dissertationen von Bernsten, Die Schiffsgewalt und von Weber, Die Schiffsgewalt des Kapitäns und ihre geschichtlichen Grundlagen.

Ich will die Beantwortung der Frage, ob die Schiffsgewalt des Kapitäns mit Wagner (im Handb. des Seerechts S. 344) als rein privatrechtliches oder mit Zorn (Staatsrecht Bd. 2 S. 856) als staatsrechtliches Institut und der Kapitän auf hoher See als Vertreter der deutschen Staatsgewalt über Schiff und Mannschaft anzusehen sei, hier unerörtert lassen und werde nach Darstellung der einzelnen Funktionen des Kapitäns in einer kurzen Schlußbetrachtung auf diese grundsätzliche Erörterung zurückkommen. Unbestritten ist jedenfalls, daß der Kapitän als Führer des Schiffes auch der Inhaber der Schiffsgewalt ist, und zwar der alleinige Inhaber.[1]) Ist er etwa durch Krankheit oder sonstige zwingende Gründe an der Ausübung der Schiffsgewalt verhindert, so geht diese kraft Gesetzes auf den Steuermann, in dessen Ermanglung auf den Bestmann über; dieser gilt dann nach § 2 Abs. 1 SeemO. als Kapitän und Inhaber der Schiffsgewalt; doch kann diese Vertretung auch einem anderen Schiffsoffizier übertragen werden.[2]) Verschieden von solcher Vertretung ist die teilweise — auf großen Dampfern unerläßliche — Übertragung der Befugnisse.[3]) Die Übertragung der Disziplinargewalt des Kapitäns ist aber nur in beschränktem Maße statthaft.[4])

Was den Amtsbereich des Kapitäns angeht, so gilt für dessen örtliche und zeitliche Begrenzung, was in § 4 S. 12 über die Anwendbarkeit der Seemannsordnung gesagt ist. Den sachlichen Wirkungskreis des Kapitäns werde ich unten ausführlich behandeln.

§ 6.

Rechtsstellung und Amtsbereich des Konsuls.

Nach § 5 SeemO. sind die Reichskonsulate für Hafenplätze im Auslande Seemannsämter mit den ihnen in diesem Gesetze zugewiesenen Befugnissen und Obliegenheiten.[5]) Diese Befugnisse

---

[1]) Auch im Falle des § 518 HGB. (Berufung eines Schiffsrates und bei Anwesenheit eines Zwangslotsen).

[2]) s. v. Hippel S. 18 Anm. 5; s. dagegen Löwe S. 12 Anm. 3.

[3]) vgl. Mot. S. 33, 34.

[4]) SeemO. § 84.

[5]) In dieser Eigenschaft sollen sie — laut Runderlaß v. 22. 2. 1873 — bei den aufzunehmenden Verhandlungen und zu erteilenden Ausfertigungen die Bezeichnung gebrauchen: „Das Seemannsamt, Kaiserliches (General-, Vize-) Konsulat".

werden unten zusammen mit den Obliegenheiten der Kapitäne betrachtet werden. Hier heischt zunächst die Frage nach den für das Tätigwerden eines Konsuls geltenden staats- und völkerrechtlichen Grundsätzen Beantwortung.

„Das ganze moderne Völkerrecht ist beherrscht vom Territorialitätsprinzip, nach welchem jeder Staat berechtigt ist, die Ausübung fremdstaatlicher Funktionen in seinem Gebiete zu verwehren; die ganze Betätigung der konsularischen Befugnisse beruht aber darauf, daß der Konsul zur Ausübung seiner Funktionen im Aufenthaltsstaat zugelassen ist und dieser die Tätigkeit desselben duldet."[1]) Die Regelung der konsularischen Tätigkeit muß sich darum auf staats- und völkerrechtliche Grundlagen stützen: Reichsgesetze auf der einen, Vertrag und völkerrechtliche Übung auf der anderen Seite.[2]) Demnach bedarf der Konsul, um als Staatsbeamter und diplomatischer Amtsträger seines Absendestaates im fremden Staatsgebiet die Staatsgewalt seines Staates ausüben zu können, eines doppelten Titels, nämlich sowohl des Amtsauftrages des eigenen als auch der Konzession des fremden Staates. Ersterer wird erteilt in der Form eines Patentes (Bestallungsurkunde), letztere in der Form des sogen. Exequatur. Der Umfang der fremdstaatlichen Konzession kann in sachlicher oder territorialer Beziehung eingeschränkt sein. Mit sehr vielen Staaten hat das Reich Verträge abgeschlossen, welche die den Konsuln zustehenden Rechte ausdrücklich aufzählen. In Betracht kommen dabei nicht nur die speziellen Konsularverträge, sondern auch die Handels-, Freundschafts- und Schiffahrtsverträge.[3]) Auch ist für die Rechte der Konsuln die Meistbegünstigungsklausel von großer Bedeutung.[4])

Allgemein ist den Konsuln zur Pflicht gemacht, sich nach den Reichsgesetzen und den ihnen erteilten Instruktionen zu richten und die durch die Gesetze und die Gewohnheiten ihres Amts-

---

[1]) Roßteuscher in Annalen 1907 S. 369.

[2]) Eine Zusammenstellung der völkerrechtlichen Quellen des Konsularrechts (Konsular-, Handels-, Freundschafts- und Schiffahrtsverträge) s. bei Roßteuscher S. 375 ff.

[3]) Zorn a. a. O. S. 339.

[4]) König S. 25.

bezirkes gebotenen Schranken einzuhalten.[1]) Und in Ziff. 4 der allgem. Dienstinstruktion[2]) zu § 1 KonsG. heißt es: „Kein Staat läßt fremde Konsuln in seinem Gebiete anders zu als unter dem ausdrücklichen oder stillschweigenden Vorbehalte, daß dieselben nichts gegen die Gesetze des Landes vornehmen. Die deutschen Konsuln können daher die ihnen durch das Gesetz v. 8. 11. 1867 beigelegten Befugnisse nur insoweit ausüben, als die fremde Staatsgewalt es ihnen gestattet".

Dasselbe gilt natürlich bezüglich der Ausübung der Befugnisse und Obliegenheiten, welche den Konsuln in der Seemannsordnung beigelegt werden.

Da die Tätigkeit der Konsulate als Seemannsämter keine Ausübung von Hoheitsrechten umfaßt, durch welche etwa das Imperium des Reiches zum Ausdruck käme,[3]) so sind die Vorsteher der Reichskonsulate in den Hafenplätzen im Auslande zu dieser Tätigkeit ohne Rücksicht darauf berufen, ob sie Berufs- oder Wahlkonsuln sind.[4]) Es macht auch keinen Unterschied, ob der Konsulatsvorsteher Generalkonsul, Konsul oder Vizekonsul ist; denn im allgemeinen haben die Vorsteher aller drei Konsularämter völlig gleiche Amtsbefugnisse und Amtspflichten.[5])

III. Die einzelnen Funktionen des Kapitäns und des Konsuls.

§ 7.

Tätigkeit des Kapitäns und Konsuls in bezug auf Eingehung, Dauer und Beendigung des Dienstverhältnisses der Schiffsmannschaft.

Wie die Eingehung, so ist auch die Auflösung des Dienstvertrags mit den Schiffsleuten Sache des Kapitäns. Ihn, nicht den Reeder, verpflichtet § 513 HGB., dafür zu sorgen, daß sein

---

[1]) KonsG. § 1.

[2]) Die allgem. Dienstinstruktion für die Reichskonsuln s. bei Zorn, Konsulargesetzgebung.

[3]) Roßteuscher S. 371.

[4]) Über die Konsularagenten s. König S. 47; Roßteuscher S. 382.

[5]) König S. 45; Ullmann S. 204, 205.

Schiff gehörig — d. h. nach Zahl und Tüchtigkeit der Mannschaften — bemannt sei.

Das Gesetz geht dabei von dem Gedanken aus, daß der Kapitän, dem es die Sorge für Seetüchtigkeit, Einrichtung und Ausrüstung sowie schließlich die Führung des ganzen Schiffes anvertraut, am besten wissen werde, welche Zahl und welche Art von Mannschaften er für sein Schiff und die beabsichtigte Reise benötige.[1])

Im Rahmen meines Themas kommt nur der Fall in Betracht, daß der Kapitän genötigt ist, im Auslande entweder die gesamte Mannschaft oder ergänzungshalber einige Leute für sein Schiff anzuheuern oder die gesamte Mannschaft bezw. einige aus ihr zu entlassen.

In Übereinstimmung mit dem Seerechte fast aller Staaten[2]) macht die Seemannsordnung den Ein- oder Austritt eines Seemanns aus dem Schiffsmannsverhältnis von der Mitwirkung einer staatlichen Behörde — des Seemannsamtes — abhängig. Der Kapitän muß demnach die Verlautbarung[3]) des mit dem Schiffsmanne abgeschlossenen Heuervertrages — Anmusterung — sowie die Verlautbarung der Beendigung dieses Dienstverhältnisses — Abmusterung — vor dem deutschen Konsul als Musterungsbehörde betätigen, einerlei ob der zu Musternde In- oder Ausländer ist.[4])

---

[1]) Nach § 526 HGB. ist der Kapitän auch im Heimatshafen zur Annahme der Mannschaft befugt; „doch ist damit nicht ausgedrückt, daß die Annahme der Mannschaft ausschließlich Sache des Schiffers sei, und daß er eine Mitwirkung des Reeders dabei nicht zu dulden brauche". Boyens, Das deutsche Seerecht Bd. 1 S. 371; ebenso Schaps S. 187; Wagner S. 248; L. Perels, Komm. z. SeemO. S. 15.

[2]) Näheres s. bei Böddeker S. 56 ff.

[3]) Über den Begriff der Verlautbarung s. Weiske, Rechtslexikon Bd. 9 S. 208.

[4]) SeemO. §§ 13, 18; vgl. aber § 136: Das englisch-indische Recht verlangt unbedingt die Anmusterung einheimischer Mannschaften vor heimischen Behörden. In solchem Falle kann bei Ausländern die Musterung vor dem deutschen Konsul durch einen in die Musterrolle vom Konsul einzutragenden Hinweis auf die stattgehabte anderweitige Musterung ersetzt werden.

1. Die Anmusterung.

An welches Seemannsamt sich der Kapitän, der im Auslande Mannschaften anmustern will, zu wenden habe, ergibt die Vorschrift des § 13 SeemO. Darnach hat die Anmusterung vor Antritt oder Fortsetzung der Reise zu geschehen oder, falls dies ohne Verzögerung der Reise unausführbar ist, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann. Die Anmusterung, welche, wie oben gesagt, in der Verlautbarung des Heuervertrags besteht, geschieht in der Weise, daß der Kapitän oder sein Stellvertreter[1]) die Anzumusternden dem Konsul vorstellt.[2]) Ein gültig abgeschlossener Heuervertrag muß also der Musterung zeitlich voraufgegangen sein: letztere gibt dem abgeschlossenen privatrechtlichen Akte öffentliche Beglaubigung und öffentlichrechtliche Wirkungen.[3]) [4]) Sie zerfällt in zwei getrennte Akte, die Musterungsverhandlung und die Ausfertigung derselben in der Musterrolle. Die Musterungsverhandlung gibt dem Konsul Gelegenheit, die persönlichen und dienstlichen Verhältnisse der Anzumusternden kennen zu lernen, und ist zugleich ein zweckmäßiges Mittel, um Bedrückungen des Schiffsmanns und unzulässige Abreden fernzuhalten.[5])

Um dem Konsul die Einsichtnahme in die Verhältnisse zu erleichtern, ist wahrheitswidriges, auf seine Täuschung abzielendes Verhalten des Kapitäns oder Schiffsmanns mit Strafe bedroht.[6])

[1]) SeemO. § 12. Gewerbsmäßige Stellenvermittler (Heuerbaasen) dürfen als Vertreter des Kapitäns oder der Reederei in keinem Falle zugelassen werden; s. bei v. Hippel S. 219.

[2]) König S. 396. Mustern bedeutet monstrare, zeigen, vorstellen.

[3]) Das Verhältnis des Vertragsschlusses zur Musterung, insbesondere die Frage, ob die letztere konstitutiven oder rein deklaratorischen Charakter habe, ist interessant und von Böddeker zum Gegenstand seiner Dissertation gemacht. Sein Ergebnis, daß in dem formlosen Heuervertrage nichts als eine vorläufige Abrede der Parteien liege (ein pactum de contrahendo), welche sich zugleich verpflichteten, nachher die Musterung vorzunehmen, erscheint mir nicht haltbar (Böddeker S. 73). Ich schreibe im Anschluß an v. Hippel (S. 42 Anm. 3) der Musterung lediglich deklaratorische Wirkung zu; vgl. Mot. S. 38.

[4]) vgl. v. Philippovich a. a. O. S. 106: „Der öffentlichrechtliche Charakter des Arbeitsvertrages des Seemanns erhellt am deutlichsten aus der amtlichen Mitwirkung bei seinem Abschluß, wie sie in allen Staaten üblich ist".

[5]) Unzulässig sind alle Abreden, welche den Vorschriften der SeemO. zuwiderlaufen, welche durch § 1 der Abänderung durch Vertrag entzogen sind.

[6]) §§ 107, 114 SeemO.

Vor Eintritt in die Verhandlung prüft der Konsul seine Zuständigkeit: ob das Schiff, für welches angemustert werden soll, das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben darf, und ob der Kapitän im Besitze eines gehörigen Befähigungszeugnisses ist.[1]) Sodann tritt er in die nach §§ 7—10 SeemO. vorgeschriebene Prüfung der Personalverhältnisse der Anzumusternden ein. Diese ist verschieden bei In- und Ausländern. Für Deutsche gilt, was § 7 SeemO. vorschreibt: Der Schiffsmann darf vor vollendetem 14. Lebensjahre zu Schiffsdiensten nicht zugelassen werden; er muß, wenn minderjährig, sich darüber ausweisen, daß er von seinem gesetzlichen Vertreter zur Übernahme von Schiffsdiensten ermächtigt worden ist. Die für einen einzelnen Fall erteilte Ermächtigung gilt als ein für allemal erteilt und macht den Minderjährigen für alle solche Rechtsgeschäfte unbeschränkt geschäftsfähig, welche die Eingehung oder Aufhebung von Heuerverträgen oder die Erfüllung der sich aus einem solchen Vertrage ergebenden Verpflichtungen betreffen.[2]) Schließlich hat sich der deutsche Schiffsmann über seine Militärverhältnisse auszuweisen. Was die Musterung nichtdeutscher Schiffsleute anbetrifft, so muß auch bei ihnen Namen, Heimat und Alter genau geprüft werden. Auch ihre etwaige Militärpflicht kann in Betracht kommen. In der Regel wird der Konsul bei der Anmusterung militärpflichtiger Angehöriger des Landes seines Amtssitzes nicht mitwirken dürfen, insbesondere dann nicht, wenn Reziprozität geübt wird, d. h. wenn die in Deutschland residierenden Konsuln des betreffenden Landes für Schiffe ihrer Nation nur solche Deutsche anmustern dürfen, welche durch ein Zeugnis der zuständigen Behörde dartun, daß ihre militärischen Verhältnisse sie an der Übernahme von Schiffsdiensten nicht hindern.[3])

Die Vorschriften über das Seefahrtsbuch, wie sie im Inlande gleichermaßen für In- und Ausländer gelten, finden im Auslande nur beschränkte Anwendung. Die Konsuln dürfen keine Seefahrtsbücher ausstellen; auch bewirken sie die vom Gesetz geforderten

---

[1]) König S. 400.
[2]) SeemO. § 8; vgl. BGB. § 113.
[3]) König S. 403.

Einträge in dieselben nicht ex officio, sondern nur, wenn ihnen die Bücher zu diesem Zwecke vorgelegt werden. Gleichwohl ist die Vorlage des Seefahrtsbuches für diejenigen Leute, welche früher bereits in einem deutschen Hafen angemustert worden sind, die Regel bei den Konsulaten, denn das Seefahrtsbuch gibt den raschesten Aufschluß über die Verhältnisse des Schiffsmanns, einschließlich der militärischen.

Es folgt nunmehr die Verlautbarung des Heuervertrags, wie er in den Grundzügen in dem jedem Schiffsmann bei der Anheuerung vom Kapitän übergebenen Heuerschein enthalten ist.[1]) Die allgem. Dienstinstruktion verpflichtet den Konsul, wenn er in Ansehung der Gültigkeit des Heuervertrages im allgemeinen oder rücksichtlich einzelner darin enthaltenen Bestimmungen wesentliche Erinnerungen zu machen findet, seine Mitwirkung bei der Anmusterung bis zur Beseitigung der Anstände zu versagen.[2]) Die vorgeschriebene Anwesenheit des Kapitäns oder seines Stellvertreters ermöglicht, etwaige Abänderungswünsche des Konsuls sofort zu erledigen.

Mit der Verlautbarung des Heuervertrags ist der Anmusterungsakt geschlossen. Es folgt die Ausfertigung der Anmusterungsverhandlung als Musterrolle.[3]) Sie muß enthalten: Namen und Nationalität des Schiffes, Namen und Wohnort des Kapitäns, Namen, Wohnort und dienstliche Stellung jedes Schiffsmanns, den Hafen der Ausreise, die Bestimmungen des Heuervertrags, namentlich auch den Überstundenlohnsatz und etwaige Sonderabreden. Insbesondere muß aus ihr erhellen, was dem Schiffsmann an Speise und Trank gebührt. Werden mit Schiffsoffizieren besondere Verabredungen getroffen, so genügt Wiedergabe ihres wesentlichen Inhalts.

---

[1]) SeemO. § 27.

[2]) vgl. die Vorschriften in Ziff. 22 der Dienstanweisung für die preuß. Musterungsbehörden v. 21. 3. 1903. Darnach hat die Musterungsbehörde die Aufnahme ungesetzlicher Bestimmungen abzulehnen, die Mannschaft tunlichst gegen ungerechte Behandlung zu schützen und künftigen Streitigkeiten durch möglichst klare Fassung des Heuervertrags vorzubeugen. Insbesondere soll sie Minderjährige auf außergewöhnliche Vereinbarungen aufmerksam machen und über Sinn und Folgen solcher Vereinbarungen aufklären; s. bei v. Hippel S. 222.

[3]) SeemO. § 14.

Die Musterrolle gehört zu den Schiffspapieren und ist daher während der Dauer der Reise vom Kapitän an Bord aufzubewahren.[1] [2] Läuft jedoch der Kapitän einen ausländischen Hafen an, welcher Wohnsitz eines deutschen Konsuls ist, um dort längere Zeit liegen zu bleiben, so muß er dem Konsul die Musterrolle für die Dauer seiner Anwesenheit im Hafen aushändigen.[3]

Bislang ist nur der Fall behandelt, daß die gesamte Mannschaft fürs Schiff in einer Verhandlnng angemustert und das Verhandlungsprotokoll im Original von den Beteiligten unterzeichnet und vom Konsul durch Unterschrift und Siegel als Musterrolle ausgefertigt wird.

Von diesem Fall unterscheiden sich die Nachmusterung und die nachträgliche Musterung. Nachmusterung liegt vor, wenn ein Schiffsmann erst nach Ausfertigung der Musterrolle angemustert wird.[4] Die Musterungsverhandlung wird in diesem Falle in ein besonderes Protokoll aufgenommen, das bei den Konsulatsakten verbleibt; in die Musterrolle kommt unmittelbar hinter die letzte Eintragung ein bloßer Vermerk,[5] enthaltend Namen, Wohnort und dienstliche Stellung, Bestimmungen des Heuervertrags, gegebenenfalls unter Hinweis auf die nach Inhalt der Musterrolle mit den früher angemusterten Schiffsleuten getroffenen Vereinbarungen.

Da kein Schiff mit mehr als einer Musterrolle versehen sein soll, so sind alle neuen Anmusterungen als Nachmusterungen zu behandeln, solange auf dem Schiffe noch eine, auch nur für einen angemusterten Schiffsmann gültige Musterrolle vorhanden ist. Jedoch mit Ausnahme: Sind seit Ausfertigung der Musterrolle mindestens zwei Jahre verflossen, so ist auf Antrag des Kapitäns diesem ein dem gegenwärtigen Bestande der Schiffsmannschaft

---

[1] HGB. § 513, 50 § 14.

[2] Löwe S. 22 zu § 14: „Als öffentliche Urkunde dient sie zunächst dazu, die Nationalität der Schiffsbesatzung darzutun, und ist als Dokument hierüber sowohl in Kriegsfällen, um das Schiff gegen Aufbringen zu schützen, als im Frieden, um demselben die Teilnahme an den vertragsmäßigen Vorteilen zu sichern, von Wichtigkeit".

[3] § 2 Verordn. betr. Schiffsmeldung b. Kons. (RGBl. 1880 S. 183).

[4] SeemO. § 15.

[5] SeemO. § 23.

entsprechender beglaubigter Auszug zu erteilen, der fernerhin als Musterrolle zu benutzen ist.[1])

Von der besprochenen Nachmusterung ist die nachträgliche Musterung zu unterscheiden. Erfährt nämlich der Mannschaftsbestand während der Reise Änderungen und ist die sofortige Beobachtung der Musterungsvorschriften ohne Verzögerung der Reise unausführbar, so hat der Kapitän, sobald er ein Seemannsamt angehen kann, die Musterung unter Darlegung der Hinderungsgründe nachzuholen, und falls auch dies nicht möglich ist — z. B. wegen Desertion des Schiffsmanns —, dem Seemannsamte den Sachverhalt anzuzeigen. Dieses trägt einen Vermerk über die Anzeige in die Musterrolle und ins Seefahrtsbuch des Betreffenden ein, welches der Kapitän ja bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses in Verwahr hat.[2])

2. Die Abmusterung.

Wie die Anmusterung den Abschluß des Heuervertrages, so setzt die Abmusterung die erfolgte Beendigung des Dienstes voraus. Ohne Rücksicht auf Art und Gründe der Beendigung muß diese im öffentlichen Interesse verlautbart werden, und zwar alsbald, nachdem sie eingetreten ist.[3]) [4]) Die Verlautbarung geschieht im Auslande gleichfalls vor dem Konsulate; welches Konsulat anzugehen ist, unterliegt auch hier der freien Vereinbarung, mangels einer solchen ist das Seemannsamt des Hafens, in welchem das

---

[1]) SeemO. § 23: „Diese Maßregel ist praktisch, denn bei dauerndem Aufenthalt im Auslande nehmen die in der Heimat angefertigten Musterrollen durch die verschiedenen Eintragungen allmählich einen Umfang an, daß sie unübersichtlich und unhandlich werden". Mot. S. 37.

[2]) SeemO. §§ 16, 25.

[3]) SeemO. § 18: Baldige Abmusterung liegt sowohl im Interesse des Schiffsmanns wie des Reeders: des Schiffsmanns, denn er muß, wenn auch sein Dienstverhältnis erloschen ist, bis zur Abmusterung an Bord bleiben und den Anordnungen des Kapitäns Folge leisten, des Reeders, denn er muß dem Dienstentlassenen so lange Kost und Unterhalt gewähren, bis die Abmusterung erfolgt ist; vgl. v. Hippel S. 35 und § 54 SeemO.

[4]) Wenn auch die Abmusterung die Beendigung des Dienstverhältnisses voraussetzt, kann es nicht zweifelhaft sein, daß die formelle Abmusterung eine Aufhebung des Dienstvertrages begründet; s. Abraham, Dr. Paul, Hanseat. Rechtspr. Bd. 2 S. 31.

Schiff liegt, bei Verlust des Schiffes das Seemannsamt, welches zuerst erreicht werden kann, anzugehen.

Wenn dann der Kapitän oder sein Stellvertreter mit den Abzumusternden vor dem Konsul erscheint, ist diesem Gelegenheit geboten, die den Schiffsleuten bei ihrem Ausscheiden vom Kapitän zu erteilenden Bescheinigungen im Seefahrtsbuch und Zeugnisse nachzuprüfen,[1]) schwebende Streitigkeiten mittels Vergleichs beizulegen, sich von der Handhabung der Disziplin zu überzeugen, Anzeigen über etwaige auf der Reise vorgekommene Todesfälle und strafbare Handlungen der Schiffsleute entgegenzunehmen — Aufgaben des Konsuls, auf welche im folgenden in ausgedehntem Maße zurückzukommen ist.

Das Formelle der Abmusterung besteht darin, daß die Beendigung des Dienstes verlautbart und sodann die Abmusterung im Seefahrtsbuche und in der Musterrolle vermerkt wird.[2]) Sind sämtliche in der Musterrolle aufgeführten Leute abgemustert, so zieht der Konsul dieselbe ein und übersendet sie dem Seemannsamte des Heimathafens, d. h. des Hafens, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben wird.

§ 8.

Ausübung von Akten der freiwilligen Gerichtsbarkeit durch den Kapitän sowie seine Unterstützung und Beaufsichtigung in diesen Pflichten durch den Konsul.

1. Der Kapitän als Zivilstandsbeamter.

Das Prinzip, den Kapitän an Bord mit den Obliegenheiten eines Standesbeamten zu betrauen, findet sich heutzutage in allen Seegesetzgebungen. Für das Deutsche Reich kommen zunächst die in §§ 61—64 RG. betr. Beurkundung des Personenstandes v. 6. 2. 1875 enthaltenen Vorschriften in Betracht, welche allgemein die Beurkundung von Geburten und Sterbefällen,[3]) welche sich während

---

[1]) SeemO. §§ 19, 20.

[2]) Da hier die Beschränkung aufs Reichsgebiet (§ 22) nicht vorgesehen ist, hat der Konsul die Abmusterung im Seefahrtsbuche zu vermerken; Loewe S. 26.

[3]) Nicht auch Heiraten, wie im englischen und amerikanischen Recht; vgl. Bernsten S. 28.

der Reise an Bord ereignen, dem Kapitän bezw. dem Steuermann zur Pflicht machen.

Die Seemannsordnung, welche über die Rechtsverhältnisse der Passagiere an Bord entsprechend ihrer Aufgabe nichts enthält, bezieht sich in § 65 auf das Reichspersonenstandsgesetz, beschränkt sich aber auf die Vorschrift, daß der während der Reise auf dem Schiffe eintretende Tod eines Schiffsmanns oder des Kapitäns nach den Bestimmungen des Personenstandsgesetzes zu beurkunden sei.

Demnach hat der Kapitän — bei dessen Tode sein Stellvertreter — alle Sterbefälle von Schiffsleuten, welche sich auf dem Schiffe oder seinen Booten während der Fahrt ereignen, spätestens am nächstfolgenden Tage unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen in das Schiffstagebuch bezw. in das angeheftete Geburts- und Sterberegister einzutragen, eigenhändig zu unterschreiben und von jenen Urkundspersonen mitunterzeichnen zu lassen.[1]) Zwei von ihm beglaubigte Abschriften jener Urkunden hat der Kapitän demjenigen Konsulate — Seemannsamte — zu übergeben, bei dem es zuerst geschehen kann. Eine dieser Abschriften wird beim Konsulate aufbewahrt, die andere demjenigen Standesbeamten durch den Konsul übersandt, in dessen Bezirk der verstorbene Schiffsmann seinen letzten Wohnsitz hatte. Die Übersendung geschieht behufs Eintragung des Sterbefalls in das heimatliche Standesregister. War der Verstorbene ein Ausländer, so ist die zweite Abschrift vom Konsul dem Auswärtigen Amte zu übersenden; gehörte er dem Lande seines Amtssitzes an, so übersendet der Konsul die Akten geradenwegs der zuständigen Landesbehörde.[2])[3]) Endlich muß der Kapitän,

---

[1]) Über Schiffstagebuch s. HGB. § 519; Zorn S. 865; vgl. die Anweisung betr. Beurkundung von Geburten und Sterbefällen auf See bei Brodmann S. 1043 ff.

[2]) König S. 167.

[3]) Der Tod des Kapitäns kann den Konsul in die Notwendigkeit versetzen, dem Schiffe, falls die Sicherheit von Schiff und Mannschaft es erfordert, einen neuen Kapitän zu geben (vgl. oben S. 5 Ziff. 4). Bei der hervorragenden Ausdehnung der heutigen Post- und Telegraphenverbindungen wird es dem Konsul möglich sein, sich in derartigen Fällen schnellstens mit dem Reeder in Verbindung zu setzen. Ist die Einholung der Bestimmung des Reeders unmöglich, so genügt

sobald er den inländischen Hafen (Heimathafen) angelaufen hat, das Schiffstagebuch (bezw. das angeheftete Sterberegister) der für den Standesbeamten seines Hafens zuständigen Aufsichtsbehörde vorlegen.[1])

Diese Vorschrift läßt erkennen, daß der Kapitän, wenngleich er nur in Gemeinschaft mit zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen standesamtliche Funktionen wahrnehmen kann, nicht unter dem Standesbeamten steht, sondern ihm geichgeordnet ist[2]): Das Schiffstagebuch bezw. Sterberegister ist der Aufsichtsbehörde des Standesbeamten, nicht etwa diesem selbst, zur Prüfung vorzulegen. Will der Standesbeamte — dem vom Konsul die eine der obenerwähnten beglaubigten Abschriften der Urkunde zugegangen ist — an der Urkunde eine Änderung vornehmen, so kann er dies nur im Wege des sogen. Berichtigungsverfahrens,[3]) weil die Urkunde des Kapitäns eine definitive, beweiskräftige ist.

Die Tätigkeit des Konsuls bezüglich der Beurkundung des auf hoher See erfolgten Todes eines Schiffsmannes beschränkt sich nach dem Gesagten auf Kenntnisnahme vom Inhalt und Übersendung der Urkunde an die heimische standesamtliche Behörde. Die übrige, weit ausgedehntere standesamtliche Tätigkeit der Konsuln steht hier nicht zur Erörterung, sie wird auch durch die Beurkundungsfähigkeit des Kapitäns nicht berührt.

Der Kapitän, welcher seine standesamtlichen Pflichten verabsäumt, macht sich strafbar.[4])

2. Der Kapitän als Nachlaßbeamter.

Wie die Beurkundung von Geburten und Todesfällen an Bord, wird dem Kapitän in den neueren Seegesetzgebungen übereinstimmend ein weiterer Akt freiwilliger Gerichtsbarkeit, nämlich die Fürsorge für den Nachlaß auf dem Schiffe während der Reise

---

der Antrag der Beteiligten (Mannschaft, Befrachter, Ablader); vgl. König S. 415; Zorn S. 851; Knitschky-Rudorff S. 10.

[1]) PStG. §§ 62, 64.

[2]) Gleicher Meinung Zorn S. 862; Bernsten S. 31; Weber S. 17; Hübner S. 31.

[3]) Hinschius, RPG. zu § 64, Berlin 1890.

[4]) PStG. § 68.

verstorbener Personen übertragen. Die diesbezüglichen Vorschriften des deutschen Seerechts liegen zerstreut. § 675 HGB.[1]) regelt die Fürsorge für den Nachlaß der Reisenden, § 65 SeemO. für den Nachlaß der Schiffsleute und des Kapitäns. Nach der Seemannsordnung hat der Kapitän, es mögen sich offenkundig erbberechtigte und -fähige Angehörige des verstorbenen Schiffsmannes an Bord befinden oder nicht,[2]) beim Tode des Schiffsmannes für die Aufzeichnung und sorgfältige Aufbewahrung sowie nötigenfalls (bei drohendem Verderb, Entwertung der Nachlaßgegenstände) für zweckmäßige Umsetzung des Nachlasses in Geld im Wege der Versteigerung[3]) Sorge zu tragen. Die Aufzeichnung des Inventars geschieht unter Zuziehung zweier Schiffsoffiziere oder anderer glaubhafter Personen. Die Nachlaßgegenstände selbst, der etwaige Erlös aus denselben sowie das etwaige Heuerguthaben sind nebst der erwähnten Aufzeichnung (und dem Nachweis über den Todesfall) demjenigen Seemannsamte (Konsulat), bei dem es zuerst geschehen kann, oder mit dessen Genehmigung dem Seemannsamte des Ausreise- oder Heimathafens zu übergeben.[4])

Die Tätigkeit des Konsuls in bezug auf den Nachlaß von Schiffsleuten ist hiermit bestimmt. Entweder übernimmt er selbst den Nachlaß aus den Händen des Kapitäns und sorgt für Übermittlung an die Erben, oder er genehmigt, daß der Kapitän den Nachlaß an Bord behalte und erst dem Seemannsamte des Ausreise- oder Heimathafens zur Übermittlung an die Erben übergebe. Der Konsul wird den Nachlaß aus Zweckmäßigkeitsgründen dann stets in den Händen des Kapitäns belassen, wenn die Erben — einerlei, ob der Erblasser Deutscher oder Ausländer war — in dem Lande wohnen, dessen Hafenplätze das Schiff zunächst aufsucht; das Schiff bietet dann die passendste Beförderungsgelegenheit.[5]) [6])

---

[1]) s. bei Schaps, Seerecht S. 543.

[2]) s. Wagner, Handb. S. 322; Bernsten S. 39.

[3]) Weder Abschätzung des Nachlasses noch öffentliche Versteigerung vorgeschrieben. Zu beachten ist § 156 BGB.

[4]) Für den Nachlaß des Kapitäns sorgt in analoger Weise sein Stellvertreter.

[5]) König S. 236, 242. Vgl. auch die völkerrechtliche Regelung der Behandlung des Nachlasses verstorbener Schiffsleute und Reisenden in den Verträgen

3. Der Kapitän als Vermögensverwalter.

In ähnlicher Weise wie die Fürsorge für den Nachlaß des Verstorbenen regelt die Seemannsordnung die Fürsorge für die Sachen und das Heuerguthaben des wegen Erkrankung oder Verletzung an Land zurückgelassenen Schiffsmanns;[1]) diese Fürsorge fällt nur dann fort, wenn der erkrankte Schiffsmann desertiert.[2])

Zunächst hat freilich der erkrankte Schiffsmann selbst zu bestimmen, was mit seinen Sachen geschehen soll. Erst mangels einer solchen Willensäußerung tritt die Fürsorgepflicht des Kapitäns ein: er hat alsdann eine von ihm und einem Schiffsoffizier, in Ermanglung eines solchen von einem Schiffsmann, zu unterschreibende Aufzeichnung der Sachen und des Betrages des Heuerguthabens des Zurückgelassenen anzufertigen und ein zweites Exemplar dieser Aufzeichnung dem Schiffsmann zu übergeben, während die Sachen selbst und die andere Aufzeichnung behufs Aufbewahrung dem am Orte der Zurücklassung befindlichen Seemannsamt übergeben werden. Befindet sich dort keines, so kann die Überlieferung auch an eine andere Stelle, insbesondere aber an die Verwaltung des Krankenhauses, wo der Zurückgelassene verbleibt, geschehen.

Was der Kapitän mit den Sachen eines bei der Abfahrt des Schiffes vermißten Seemanns zu tun habe, sagt die Seemannsordnung[3]) nicht. Jedenfalls wird der Kapitän, da er die Aufsicht

---

Deutschlands mit Großbritannien, Italien, Spanien, Rußland (bei Wagner, Handb. S. 323 Anm. 12.

[6]) Über die Wahl des geeignetsten Weges zur Überlieferung des Nachlasses an die Erben sprechen sich die Mot. z. SeemO. S. 49 aus: Häufig wird es zweckmäßig sein, „nicht gerade dasjenige Seemannsamt mit der Nachlaßfürsorge zu belasten, bei welchem die Übergabe zuerst geschehen kann, sondern mit Beschränkung auf den Ausreise- und den Heimathafen, die Wahl des Seemannsamtes dem Schiffer freizugeben. Um dabei etwaiger Sorglosigkeit des Schiffers vorzubeugen, ist die Genehmigung des zuerst erreichbaren Seemannsamtes vorbehalten. Von dessen Pflichtgefühl darf erwartet werden, daß es die größere Freiheit in diesem Punkte nicht dazu benutzen wird, um sich ohne triftige Gründe der Fürsorge für den Nachlaß des Schiffsmanns zu entschlagen".

[1]) SeemO. § 63.

[2]) vgl. SeemO. § 94.

[3]) SeemO. § 51.

über das Schiff und alle dort befindlichen Sachen hat (vgl. SeemO. §§ 87, 88, 90) und in jeder Beziehung zur Sorgfalt verpflichtet ist, nur dann ordnungsmäßig handeln, wenn er für die Verzeichnung und sorgfältige Aufbewahrung, nötigenfalls auch für öffentliche Versteigerung Sorge trägt.[1]) Zweckmäßig wird er sich auch hier mit dem Konsul, dem er Anzeige von dem Fehlen des Schiffmannes zu machen hat, in Verbindung setzen.

Zwischen der unter Ziff. 2 geschilderten Tätigkeit des Kapitäns als Nachlaßbeamter und der unter Ziff. 3 erwähnten Tätigkeit als Vermögensverwalter besteht ein grundsätzlicher Unterschied: im einen Falle ist er Nachlaß*beamter*, ihm liegt die Verlassenschaftspflege im öffentlichen Interesse von Amts wegen ob, im anderen Falle ist er lediglich negotiorum gestor.

§ 9.

Tätigkeit des Konsuls in bezug auf alle sich aus dem Dienstverhältnisse zwischen Kapitän und Mannschaft ergebenden Streitigkeiten und Beschwerden.

1. Im allgemeinen.

Es ist oben (§ 7 S. 24) schon darauf hingewiesen worden, daß die Abmusterung dem Konsul in erster Linie Gelegenheit bietet, etwa bestehende Streitigkeiten zwischen Kapitän und Schiffsleuten zu begleichen. § 128 SeemO. macht den Seemannsämtern — Konsulaten — den Versuch gütlichen Ausgleichs zwischen dem *Kapitän* und der *Mannschaft*[2]) bestehender und zu ihrer Kenntnis gelangter Streitigkeiten zur Pflicht.

Der Wortlaut des Gesetzes läßt erkennen, daß eine Verpflichtung, von Amts wegen einzuschreiten, für den Konsul nicht besteht; vielmehr muß mindestens der eine Teil die Sache vorher zu seiner Kenntnis gebracht haben. Dabei beschränkt sich aber die Möglichkeit gütlichen Ausgleichs vor dem Konsul nicht auf Angelegenheiten zivil- oder verwaltungsrechtlicher Natur; es kann sich auch um Straffachen handeln, so z. B. wenn ein Antrags-

---

[1]) *Löwe* S. 49 Anm. zu § 51.

[2]) Also nicht auch zwischen Schiffsleuten!

delikt in Frage kommt, der angeblich Verletzte aber nicht ausdrücklich Bestrafung, sondern nur Regelung der Angelegenheit verlangt.[1])

Damit nun der Schiffsmann seine Klagen, mögen sie zivil- oder strafrechtlicher Natur sein, nicht etwa während der Reise bei einem ausländischen Gerichte anbringe, ist ihm — wie schon durch Art. 537 ADHGB. bestimmt war — in § 129 SeemO. verboten, den Kapitän, sofern gegen ihn ein Gerichtsstand im Inlande begründet ist, vor einem ausländischen Gerichte zu belangen; er wird in allen Fällen, die keinen Aufschub leiden, an die vorläufige Entscheidung des Konsulats verwiesen, und der Kapitän darf ihm bei Strafe den nötigen Urlaub dazu nicht versagen.[2])

Für den Kapitän besteht kein Verbot, den ausländischen Richter anzurufen; andrerseits steht es auch ihm in eiligen Fällen offen, sich ans Konsulat zu wenden.[3])

Die Konsuln sind angewiesen, die Entscheidungen mit Gründen schriftlich abzufassen und jeder Partei auszufertigen, die Parteien haben der Entscheidung zu folgen, vorbehaltlich der Befugnis, ihre Rechte vor der zuständigen Behörde geltend zu machen. Zuwiderhandlung gegen die Entscheidung wird bestraft; sie ist einem vorläufig vollstreckbaren Urteil gleichgeachtet und bedarf keiner Vollstreckungsklausel.[4])

2. In den im Gesetz benannten besonderen Fällen.

Die Seemannsordnung gibt eine große Anzahl von Einzelfällen, in denen auf vorläufige Entscheidung angetragen werden kann; dieselben lassen sich in Gruppen teilen:

---

[1]) König S. 461 Anm. 13; L. Perels S. 69; Loewe S. 110; vgl. auch Erl. d. Ausw. Amtes v. 9. 11. 1900 Bd. 2 S. 1159.

[2]) SeemO. § 129.

[3]) Die verschiedene Behandlung des Kapitäns und der Leute in bezug auf ihr Klagrecht erklärt sich leicht aus den besonderen Verhältnissen: Das Interesse des Reeders, der Ladungsbeteiligten und Reisenden am ungestörten Verlaufe der Fahrt wird für wichtiger erkannt als die Rücksicht, daß die Mannschaft, der ihr Recht nicht verkürzt wird, an jedem ausländischen Orte die Beurteilung ihrer Angelegenheiten nach fremdem Rechte herbeiführen könnte. Es würde die Anrufung des ausländischen Zivil- oder Strafrichters die Weiterreise verhindern und die autoritative Stellung des Kapitäns erschüttern können (vgl. Prot. der Kommission zur Beratung des ADHGB., Würzburg 1858, S. 1979).

[4]) Über ihre rechtliche Natur s. Roßteuscher S. 503 ff.; er behandelt sie unter „Verwaltungsjudikatur" und bezeichnet sie als polizeiliche Entsch.; s. SeemO. § 131.

a) Die erste Gruppe stellt reine Entschädigungsansprüche dar. Läßt der Kapitän bei ungewöhnlich langdauernder Reise oder wegen eingetretener Unfälle eine Kürzung der Rationen oder Änderung in der Wahl der Speisen und Getränke eintreten, so steht dem Schiffsmann wegen der erlittenen Entbehrung ein Anspruch auf Vergütung zu, über den unter Vorbehalt des Rechtswegs das Seemannsamt der Abmusterung entscheidet.[1]) Wird der Schiffsmann in seinem Rang herabgesetzt und dadurch seine Heuer vermindert, so kann er gegen die Anordnung des Kapitäns die Entscheidung des Seemannsamts anrufen, welches zuerst angegangen werden kann.[2])

Ist der Schiffsmann bei der Verteidigung des Schiffes zu Schaden gekommen, so hat er für diese — ganz außerhalb seiner Verpflichtungen liegende — Dienstleistung Anspruch auf eine angemessene, im Streitfalle vom Seemannsamte festzusetzende Belohnung.[3])

b) Die zweite Gruppe umfaßt die Verpflichtungen des Kapitäns und Konsuls bezüglich Zurücklassung oder Rückbeförderung der abgemusterten und Verpflegung der erkrankten Schiffsleute.

Die äußerst zahlreichen diesbezüglichen Vorschriften der Seemannsordnung sollen hier nur in den Grundzügen behandelt werden; sie werden ergänzt durch die Vorschriften des Gesetz betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute und das Seeunfallversicherungsgesetz.[4]) Die Vorschriften über die Rückbeförderung lassen erkennen, wie der Gesetzgeber bestrebt ist, die deutschen Seeleute der deutschen Schiffahrt tunlichst zu erhalten und ihrer Anheuerung in fremden Handelsmarinen vorzubeugen, die Vorschriften über Verpflegung in Krankheitsfällen, daß für kranke Seeleute, welche nach § 1 des Krankenversicherungsgesetzes vom Krankenversicherungszwang ausgenommen sind, mindestens in gleichem Umfange Sorge getragen

---

[1]) SeemO. § 57.

[2]) SeemO. § 43.

[3]) SeemO. § 61.

[4]) Ges. v. 2. 6. 1902 und v. 5. 7. 1900; vgl. allgem. Dienstinstruktion und Bekanntm. betr. Dienstanweisung für deutsche Konsulate als Seemannsämter v. 9. 5. 1903.

werden soll wie für die nach dem Krankenversicherungsgesetz Versicherten, zumal der Seemannsberuf von besonderen Gefahren für den Körper bedroht ist.[1])

Wie für den Schiffsmann das Verbot besteht, seinen Dienst im Auslande gegen den Willen des Kapitäns zu verlassen — ausgenommen den einzigen Fall des Flaggenwechsels[2]) — ohne vorher die Zustimmung des Seemannsamts eingeholt zu haben, so ist es dem Kapitän untersagt, einen Schiffsmann ohne Genehmigung des Seemannsamts im Auslande zurückzulassen.[3])

Dieses Verbot des sogen. „Abandonnierens" ist in die Seemannsordnung aufgenommen, um allen Fällen eintretender Hilfsbedürftigkeit eines Schiffsmanns vorzubeugen. Dabei ist es einerlei, ob der Zurückzulassende In- oder Ausländer ist, und ob der Kapitän etwa nach § 70 SeemO. zu seiner Entlassung berechtigt ist. Der Grund der Zurücklassung spielt hier keine Rolle.

Bezüglich der Gewährung oder Versorgung der zur Zurücklassung eines Schiffsmanns erforderlichen Genehmigung ist der Konsul vollkommen frei und auch dann nicht gebunden, dieselbe zu erteilen, wenn Kapitän und Schiffsmann über die Zurücklassung einig sind.[4])

Befürchtet der Konsul, daß ein vom Kapitän, wenn auch aus gesetzlichen Gründen dienstentlassener Schiffsmann, zu dessen Zurücklassung er seine Genehmigung zu erteilen gewillt ist, hilfsbedürftig werden könnte, so kann er die Genehmigung davon abhängig machen, daß der Kapitän gegen den Eintritt der Hilfsbedürftigkeit für drei Monate gehörige Sicherheit leistet.[5]) Nur wenn sich kein Konsulat am Platze befindet, auch die Genehmigung des nächstgelegenen Konsulats nicht eingeholt werden kann und der Schiffsmann mit seiner Zurücklassung einverstanden ist, darf ihn der Kapitän ohne konsularische Genehmigung zurücklassen. Der Reeder haftet in diesem Falle aber erst recht für die aus

---

[1]) Mot. z. SeemO. S. 37; vgl. v. Hippel S. 109; Löwe S. 70.

[2]) SeemO. § 77.

[3]) SeemO. § 83.

[4]) Gleicher Ansicht König S. 317; Zorn S. 855.

[5]) SeemO. § 83. Diese Verpflichtung ist der Reederei aus öffentlichrechtlichen Gründen auferlegt. Mot. S. 52; vgl. auch SeemO. § 59.

etwaiger Hilfsbedürftigkeit des Zurückgelassenen in den nächsten drei Monaten entstehenden Kosten.[1])

Jeder andere Fall der Zurücklassung ohne Erlaubnis des Konsuls macht den Kapitän strafbar.[2])

Ich habe oben schon auf die Gesichtspunkte hingewiesen, welche den Gesetzgeber bestimmt haben, einerseits die Zurücklassung eines Schiffsmanns im Auslande nach Möglichkeit zu verhindern, andrerseits die Rückbeförderung in die Heimat tunlichst sicherzustellen: es ist die Tendenz, der deutschen Schiffahrt ihren Bestand an deutscher Schiffsmannschaft zu wahren!

Grundsätzlich gewährt die Seemannsordnung dem Schiffsmann, welcher nach Antritt der Seereise entweder vom Kapitän ungerechtfertigt entlassen (Fall des § 72) oder seinerseits aus berechtigten Gründen vom Vertrage zurückgetreten ist (Fall des § 76), Anspruch auf freie Rückbeförderung, Verpflegung und weiteren Heuerbezug bis in den Hafen der Ausreise[3]) oder nach Wahl des Kapitäns auf eine entsprechende, im Streitfall vom Seemannsamt festzusetzende Vergütung.

Der Anspruch auf Rückbeförderung und Unterhalt während der wirklichen oder vermutlichen Dauer der Reise bleibt aber dem Schiffsmann versagt, der vom Kapitän aus den Gründen des § 70 Ziff. 1—4 gerechtfertigterweise entlassen, der seinen Dienst ohne einen der in § 74 aufgezählten Gründe verlassen oder durch eine strafbare Handlung zu Krankheit oder Verletzung gekommen ist; hier gebührt ihm im allgemeinen nicht mehr als die verdiente Heuer.

Die Prüfung der Voraussetzungen der Rückbeförderung sowie die Entscheidung über die günstigste Art und Weise der Rückbeförderung liegt im Streitfalle beim Konsul. Dabei ist zu beachten: zunächst besteht Anspruch auf Rückbeförderung in den Ausreisehafen. Liegt dieser aber außerhalb des Reichsgebiets, so

---

[1]) Die internationalen Verträge über Unterstützung hilfsbedürftiger zurückgelassener Seeleute s. bei v. Hippel S. 3.

[2]) SeemO. § 113.

[3]) SeemO. § 78. Weitere Fälle des Anspruchs auf Rückbeförderung: § 59 (Erkrankung), § 66 (Reise endet nicht im Ausreisehafen), § 69 (Verlust des Schiffes), § 72 (Kontraktbruch des Reeders).

kann der in einem deutschen Hafen geheuerte Schiffsmann Rückbeförderung auch nach dem Hafen seiner Anheuerung verlangen.[1])

Schließlich können Kapitän und Schiffsmann vereinbaren, daß für die dem Schiffsmann in den Fällen des § 59 Abs. 6, des § 66 Abs. 3 und der §§ 69, 71, 72, 79 zustehenden Rückbeförderungsansprüche an Stelle des Ausreisehafens ein anderer Hafen, insbesondere derjenige, an welchem die Heuerung oder Anmusterung stattgefunden hat, treten soll (SeemO. § 60). Auch für den Fall, daß die Rückreise nicht im Ausreisehafen endet, ist Sorge getragen: der Schiffsmann kann dann Weiterbeförderung auf einem anderen Schiffe oder eine entsprechende Vergütung verlangen.

Wenn nun auch aus dem Gesagten hervorgeht, daß die Seemannsordnung sich bemüht, dem deutschen Schiffsmann möglichst die Rückkehr mit dem Schiffe zu sichern, welches ihn hinausgeführt, so läßt sie doch, um den Reeder zu entlasten und etwaigen Wünschen des Schiffsmanns entgegenzukommen, einen Ersatz der Rückbeförderung derart zu, daß dem Anspruch genügt sein soll, wenn dem arbeitsfähigen Schiffsmann mit Genehmigung des Konsuls eine seiner früheren Stellung entsprechende Dienstgelegenheit auf einem anderen deutschen Kauffahrteischiff nachgewiesen wird, welches nach dem Rückbeförderungshafen oder in dessen Nähe geht.[2]) Ist der Schiffsmann kein Deutscher, so wird ein Schiff seiner Nationalität einem deutschen Schiffe gleichgeachtet.

Die ausgedehnten Kontroll- und Mitwirkungsbefugnisse der Konsuln bezüglich der Zurücklassung und Rückbeförderung der Schiffsleute zeigen, welchen Wert der Gesetzgeber, wie schon wiederholt gesagt, gerade diesen Fragen beigemessen hat. Gleiches gilt von den Vorschriften betreffend die Verpflegung und Heilbehandlung im Auslande erkrankter Schiffsleute. Auch hier ist der Konsul die Behörde, welche die über Notwendigkeit und Art der Heilbehandlung etwa entstehenden Streitigkeiten kurzerhand zu schlichten und darüber zu wachen hat, daß dem Erkrankten alles zuteil werde, was ihm nach Gesetz und Billigkeit zukommt. Die See-

[1]) SeemO. § 60.

[2]) SeemO. § 79; vgl. die Mot. S. 76: dem Schiffsmann sei nicht damit gedient, die Reise arbeitslos als Reisender zu machen!

mannsordnung gewährt den erkrankten Seeleuten weitreichende, den Verpflichtungen des Krankenversicherungsgesetzes durchaus gleichkommende Hilfe; insbesondere gewährt das Seeunfallversicherungsgesetz allen zur Schiffsbesatzung, d. h. Schiffsmannschaft nebst Kapitän,[1]) gehörigen Personen bei den sich im Betrieb ereignenden Unfällen, einschließlich elementarer Ereignisse, wesentlich weitergehende Ansprüche als Seemannsordnung und Handelsgesetzbuch.[2])

SeemO. § 59 bestimmt, daß, falls der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes oder nach der Anmusterung erkrankt oder eine Verletzung erleidet, der Reeder die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung trägt. Diese Verpflichtung erstreckt sich, wenn der Schiffsmann wegen der Krankheit oder Verletzung die Reise nicht antritt, bis zum Ablaufe von drei Monaten seit der Erkrankung oder Verletzung, wenn er die Reise angetreten hat, bis zum Ablauf von drei Monaten nach dem Verlassen des Schiffes in einem deutschen Hafen und bis zum Ablaufe von sechs Monaten nach dem Verlassen des Schiffes in einem anderen Hafen. Im Falle einer Verletzung tritt nach Beendigung der Fürsorgepflicht des Reeders die Unfallfürsorge der Seeberufsgenossenschaft ein, in gewissen Fällen also erst sechs Monate, nachdem der kranke Schiffsmann das Schiff in einem außerdeutschen Hafen verlassen hat. Entsprechend dem § 617 BGB. ist hier allgemein dem Dienstherrn gestattet, die Verpflegung und Heilbehandlung durch Aufnahme in eine Krankenanstalt zu gewähren. Die Überführung eines wegen Krankheit oder Verletzung im Auslande zurückgebliebenen Schiffsmanns in die Krankenanstalt eines deutschen Hafens kann aber nur durch den Konsul angeordnet werden, nachdem dieser vorher einen Arzt gehört hat[3]) und der Schiffsmann seine Zustimmung erteilt hat. Wenn der Schiffsmann nicht imstande ist, seine Zustimmung zu erteilen, oder sie grundlos verweigert, so wird sie durch den Konsul nach Anhörung eines Arztes ersetzt. Der Schiffsmann, welcher sich der Heilbehandlung unberechtigter-

---

[1]) Schaps S. 784.
[2]) Roßteuscher S. 508.
[3]) s. bei Löwe S. 57 Anm. 4 zu SeemO. § 59.

weise entzieht und hierdurch nach ärztlichem Gutachten die Heilung vereitelt oder wesentlich erschwert, verliert jeden Pflegeanspruch; über seine Berechtigung, sich der Behandlung zu entziehen, und über den etwaigen Verlust des Pflegeanspruchs entscheidet vorläufig der Konsul.

Daß dem Schiffsmann, falls er nicht mit seinem Schiffe heimkehrt, nach seiner Genesung freie Zurückbeförderung nach dem Ausreisehafen zusteht, ist oben bei Besprechung der Rückbeförderungsansprüche schon erwähnt.

c) Von besonderer Wichtigkeit für Wohl und Wehe der Mannschaft ist die in § 58 SeemO. behandelte Beschwerde wegen Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder Mängeln des Proviants. Sie erheischt schleunige Untersuchung durch das nächste Seemannsamt.

Wird diese Beschwerde von einem Schiffsoffizier oder nicht weniger als drei Schiffsleuten beim Konsul erhoben, so hat er mit möglichster Beschleunigung, unter Hinzuziehung erreichbarer Sachverständiger und der ortsanwesenden Beschwerdeführer eine eingehende Untersuchung des Schiffes oder der Vorräte zu veranlassen und das Ergebnis in das Schiffstagebuch einzutragen; erweist sich die Beschwerde als begründet, so hat er für geeignete Abhilfe Sorge zu tragen.[1])

Die Beschwerde richtet sich gegen den Kapitän, denn er hat nach HGB. § 513 dafür zu sorgen, daß sein Schiff in seetüchtigem Stande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantiert ist, und daß die zum Ausweise von Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind.[2])

Die Bestimmungen der Seemannsordnung für das Verfahren zwecks Erledigung dieser Beschwerde werden durch die allgem. Dienstinstruktion für die deutschen Konsuln ergänzt.[3]) Um seitens des Konsuls eine unparteiische Behandlung der Beschwerde zu sichern, schreibt SeemO. § 5 Abs. 3 vor, daß ein Konsul, der Mit-

---

[1]) Die in § 58 erwähnten Voraussetzungen bilden für den Konsul keine Schranken seiner Untersuchungsberechtigung; er ist befugt, auch dann einzuschreiten, wenn sich z. B. weniger als drei Leute beschweren; § 58 stellt nur seine Pflicht fest.

[2]) s. bei Schaps S. 146.

[3]) Allgem. Dienstinstruktion zu § 37 KonsG.

inhaber oder Agent der Reederei des beanstandeten Schiffes ist (wie es bei Wahlkonsuln häufiger vorkommen mag!), von der Behandlung dieser Beschwerde dann ausgeschlossen sein soll, wenn der beschwerdeführende Offizier oder die Mehrzahl der sich beschwerenden Leute gegen seine Mitwirkung Widerspruch erheben. Um andrerseits frivoler Beschwerde und dadurch bedingter Erschütterung der Stellung des Kapitäns vorzubeugen, sind gegen Schiffsleute, welche leichtfertig oder wider besseres Wissen eine Untersuchung veranlaßt haben, strenge Strafen festgesetzt.[1])

Hat ein Verfahren stattgefunden, so kann der Konsul die Erfüllung der zwecks Beseitigung der vorhandenen Mißstände seinerseits getroffenen Anordnungen vermöge der ihm zustehenden Polizeigewalt über deutsche Kauffahrteischiffe (s. oben § 2 S. 5) vom Kapitän nötigenfalls erzwingen.[2]) Doch ist eine Nichtbefolgung der Entscheidung des Konsuls nicht strafbar;[3]) sie hat aber zur Folge, daß sämtliche Schiffsleute, nicht nur die Beschwerdeführer, ihre Entlassung als aus einem gerechtfertigten Grunde verlangen können.[4])

§ 10.

Ausübung der Disziplinargewalt durch den Kapitän und seine Unterstützung durch den Konsul.

Die Erkenntnis, daß es dem Kapitän, sobald er den heimischen Hafen verlassen, um wochen- ja monatelang die hohe See zu durchkreuzen, unmöglich sei, ohne eine umfassende Disziplinar-

---

[1]) SeemO. § 108.

[2]) Roßteuscher S. 469.

[3]) v. Hippel S. 80 Anm. 4.

[4]) Gerade diese Folge läßt erkennen, daß die Beschwerde aus § 58 nicht ein Privatrecht der Beschwerdeführer darstellt, wie Wagner (S. 443) und Boyens (S. 435) annehmen. Von ihrer Ansicht ausgehend folgern beide, daß die Untersuchung fortfällt, wenn der Kapitän die Beschwerdeführer mit voller Entschädigung entläßt. Diese Ansicht halte ich mit Löwe (S. 55 unter III) für ganz irrig. Ist einmal die Beschwerde ordnungsmäßig angebracht, so erfordert das öffentliche Interesse das Einschreiten des Konsuls, auch wenn die Beschwerdeführer zum Teil oder sämtlich mit Entschädigung entlassen sind. — Es besteht also kein Gegensatz zu der analogen Beschwerde des englischen Seerechts, wie Boyens ihn (S. 455) annimmt.

straf- und Zwangsgewalt an Bord die für Schiff, Ladung, Besatzung und Reisende gleich notwendige Sicherheit des Betriebes, Ruhe und vor allem gewissenhafteste Ausführung aller seiner Anordnungen zu gewährleisten, hat in der Seegesetzgebung der europäischen Staaten schon frühe[1]) dazu geführt, ein Gewaltverhältnis zwischen Kapitän und Schiffsvolk sich entwickeln zu lassen, das seinen stärksten Ausdruck in der Disziplinargewalt des Kapitäns findet. Fast übereinstimmend sehen wir in den älteren Seerechten dem Kapitän die Befugnis zuerkannt, „einen diebischen, aufrührerischen, ungehorsamen, arbeitsfaulen und widerspenstigen Matrosen zwecks Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung willkürlich zu bestrafen, nicht nur zu züchtigen und zu geißeln, sondern sogar von Bord jagen und an fremdes Land setzen zu lassen. Noch nach dem preuß. Seerechte von 1721 (Kap. 2 Art. 21) stand es dem Kapitän unumschränkt frei, die Schiffsleute, die es verdient hatten, zu bestrafen, selbst mit dem Tode, wenn sie sich gegen ihn opponiert oder Aufruhr gegen ihn erregt hatten".[2])

In dieser Härte konnte sich die Disziplinargewalt des Kapitäns nicht erhalten; das Bestreben der neueren Gesetzgebung, harte Gewaltverhältnisse aufzuheben (Leibeigenschaft!), schwere Strafen zu mildern und die disziplinarischen Befugnisse Dienstberechtigter gegenüber den Dienstverpflichteten (Gesindeordnungen!) einzuschränken oder, wie im deutschen Bürgerlichen Gesetzbuch ganz abzuschaffen,[3]) hat sich auch auf das Gewaltverhältnis zwischen Kapitän und Schiffsvolk erstreckt und seine Härten — bei dem einen Volke mehr, beim anderen weniger — allmählich zu beseitigen gewußt. Aber so stark auch die Einschränkungen sein mögen: kein Staat kann dieser Disziplinargewalt aus den eingangs geschilderten, der Seefahrt eigentümlichen Gründen ganz entraten.[4])

---

[1]) Die Quellen gehen ins 13. Jahrhundert zurück; Näheres bei Bernsten S. 66 ff.

[2]) Bernstein S. 66, 67.

[3]) EG. z. BGB. Art. 95 u. BGB. §§ 611 ff.

[4]) Über die Notwendigkeit einer Disziplinargewalt äußern sich die Mot. z. SeemO. 1872 auf S. 58: „Die Stellung des Schiffsführers zur Mannschaft — zumal in fremden Häfen und auf offenem Meere — weicht von den Beziehungen

Die Seemannsordnung räumt dem Kapitän in § 84 die Disziplinargewalt über den Schiffsmann — auch über Schiffsoffiziere und weibliche Angestellte (§§ 3, 2 SeemO.) und über die zur Heimschaffung mitgenommenen Schiffsleute (HeimschG. § 4 Abs. 2) — ein. In Ermanglung oder Verhinderung des Kapitäns ist sein Stellvertreter Inhaber der gesamten Disziplinarbefugnisse; ihre Ausübung kann nur auf den ersten Offizier des Deck- und den ersten Offizier des Maschinendienstes innerhalb ihres Dienstbereichs übertragen werden.

Diese haben aber jeden Fall der Ausübung ihrer Disziplinargewalt binnen 24 Stunden dem Kapitän anzuzeigen.[1])

Den Begriff der Disziplinargewalt setzt der Gesetzgeber in der Seemannsordnung als bekannt voraus, und indem er ihr den Schiffsmann als unterworfen erklärt,[2]) läßt er das gesamte dienstliche und außerdienstliche Verhalten desselben als Anwendungsgebiet dieser Gewalt erkennen. Die einzelnen besonderen Vorschriften über das Verhalten des Schiffsmanns, welche dieser Festsetzung der Disziplinargewalt folgen (betr. Gehorsamspflicht, Auskunftspflicht usw.), geben durchaus nicht die Grenzen der Anwendung der Disziplinargewalt an; sie vervollständigen nur, was über die Dienstpflichten des Schiffmanns in der Seemannsordnung bereits gesagt ist. Um daher einen Überblick über das Anwendungsgebiet erlangen zu können, ist es nötig, die Dienstpflichten des Schiffsmanns, deren Verletzung sie verhüten oder ahnden soll, nach einigen größeren Gesichtspunkten zu ordnen; dabei wird sich die

---

jedes anderen Arbeitgebers zu den Arbeitnehmern vorzüglich darin ab, daß der Schiffer, meisthin ohne irgend zulängliche Kenntnis von der Persönlichkeit des einzelnen Schiffmanns, mit demselben eine auf längere Zeit berechnete Verbindung einzugehen und solche oft unter den größten Gefahren für Schiff, Ladung und Besatzung, immer aber unter der schweren Verantwortlichkeit, welche das Gesetz ihm auferlegt, und ohne die jederzeitige Möglichkeit einer Anrufung der Staatshilfe zu behaupten, genötigt ist. Wie sich hieraus auf der einen Seite polizeiliche Kontroll- und Zwangsbestimmungen rechtfertigen, so ergibt sich andererseits aus denselben Gesichtspunkten die Notwendigkeit einer Unterordnung der Schiffsmannschaft unter eine nahezu militärische Disziplinargewalt".

[1]) vgl. Mot. zu § 79 S. 52.

[2]) SeemO. § 84.

oben schon erwähnte Ähnlichkeit des Schiffsdienstes mit dem Soldatendienste mehr und mehr herausstellen.[1])

Die Disziplinargewalt des Kapitäns ergreift den Schiffsmann vom Augenblick der Anmusterung an. Der Kapitän, vorher Vertragsgegner nach Privatrecht, ist nunmehr Vorgesetzter des Schiffsmanns; auch die Schiffsoffiziere — und wer sonst vom Kapitän etwa zum Vorgesetzten bestellt ist — sind Vorgesetzte, denen er mit Achtung zu begegnen und deren dienstlichen Befehlen er unweigerlich Folge zu leisten hat.[2]) Diese Achtung und Gehorsam fordernde Unterordnungspflicht ist entsprechend der militärischen Subordination die Hauptpflicht des Seemanns; denn sie umfaßt ihrem Wesen nach das gesamte Verhalten des Mannes. Sie gehört daher an die Spitze meiner Erörterung über Anwendungsgebiet und Umfang der Disziplinargewalt. Das Gebot der Achtung rechtfertigt sich aus der Erwägung, daß bei dem dauernden, aufs Schiff beschränkten räumlichen Zusammensein von Vorgesetzten und Untergebenen die Autorität der ersteren durch Achtungsverletzung gefährdeter erscheint als sonstwo, das Gebot des Gehorsams aus dem Gesichtspunkte, daß dem Kapitän als dem Führer des Schiffes die Erfüllung dieser Aufgabe nur dann möglich sein kann, wenn er die Ausführung der von ihm und den Schiffsoffizieren ergehenden dienstlichen Befehle durch Strafandrohungen zu sichern und schließlich durch Anwendung disziplinarischer Gewaltmittel zu erzwingen in der Lage ist.

Die Verpflichtung zu unweigerlichem, bedingungslosem Gehorsam gegen dienstliche Befehle der Vorgesetzten schärft die Seemannsordnung den Schiffsleuten wiederholt (in § 34 Abs. 1 u. § 85 Abs. 2) ein. Wie der militärische ist der seemännische Gehorsam an keine örtliche Beschränkung gebunden; er wird an Bord wie an Land, in den Schiffsbooten wie in den Leichterfahrzeugen, unter gewöhnlichen Fahrtumständen wie bei Unwetter und Haverie, bei Tage wie bei Nacht verlangt.[3])

---

[1]) Weber führt in seiner Diss. über die Schiffsgewalt die Parallele zwischen Schiffs- und Heeresdienst vollkommen durch (S. 27 ff.).

[2]) SeemO. § 85.

[3]) SeemO. § 34 Abs. 2.

Während nun in bezug auf dienstliche Befehle des Kapitäns der Schiffsmann schlechthin gehorsamspflichtig ist, gilt bezüglich der anderen Vorgesetzten, daß ihre Befehle streng innerhalb ihres Dienstbereichs erlassen sein müssen; der erlassene Befehl braucht sich aber nicht auf den Dienstzweig des Schiffsmanns zu beziehen.[1])

Die Entscheidung darüber, ob eine Dienstanforderung, sei es des Kapitäns, sei es eines sonstigen Vorgesetzten, materiell berechtigt ist, steht dem Schiffsmann nicht zu; für ihn besteht wie für den Soldaten formelle Gehorsamspflicht. Hält er den Befehl für unstatthaft, so mag er sich nach dessen Vollziehung beim Seemannsamte über Gewaltmißbrauch und Überschreitung der Befugnisse seitens seiner Vorgesetzten beschweren. Der Kapitän, Schiffsoffiziere oder sonstige Vorgesetzte, welche einem Schiffsmann gegenüber ihre Disziplinargewalt (d. h. im Sinne des § 111 SeemO.), ihre Kontroll- und Befehlsbefugnis[2]) überschreiten, machen sich strafbar.[3])

Der obenerwähnten Achtungspflicht des Schiffsmanns gegen seine Vorgesetzten nahe verwandt ist die Pflicht ehrenhafter Führung in und außer Dienst. Der Schiffsmann hat sich stets nüchtern zu halten und gegen jedermann ein angemessenes und friedfertiges Betragen zu beobachten.[4]) Gerade in bezug auf friedfertiges und anständiges Verhalten der Schiffsleute untereinander und gegenüber den Reisenden werden die Vorgesetzten häufiger als auf einem anderen Gebiete genötigt sein, kleinere Verstöße disziplinarisch zu ahnden; grobe Verletzungen werden nach § 96 Ziff. 3 bestraft.

Diesen drei fundamentalen Verpflichtungen des Schiffsmanns zu Achtung, Gehorsam und ehrenhafter Führung reiht die Seemannsordnung unter dem gleichen Titel „Disziplinarvorschriften" eine Reihe von einzelnen das Verhalten der Seeleute betreffenden Vorschriften an, unter Beifügung der Disziplinarmittel, welche ihre Befolgung sichern sollen. Einige weitere in der Seemannsordnung zerstreute derartige Vorschriften flechte ich hier ein. Da ist zunächst das Verbot für den Schiffsmann, vom Dienstantritt

[1]) vgl. Löwe S. 36 zu § 34.
[2]) vgl. die Entsch. d. RG. in Straff. Bd. 35 S. 33.
[3]) SeemO. § 111.
[4]) SeemO. § 85 Abs. 1.

bis zur Abmusterung ohne Erlaubnis des Kapitäns oder eines Schiffsoffiziers das Schiff zu verlassen; ist ihm Erlaubnis erteilt, so muß er zur festgesetzten Zeit zurückkehren.[1]) Vor allem bei Seenot hat er, solange der Kapitän selbst an Bord bleibt, bis zum letzten Augenblicke auszuharren.[2])

Abgesehen von schwerer disziplinarischer und krimineller Strafe welche die Seemannsordnung gegen jede unbefugte zeitweilige oder dauernde Entfernung (Desertion) eines Schiffsmannes von Bord festsetzt, gibt sie dem Kapitän zwei dem Entlaufen der Schiffsleute vorbeugende Disziplinarmittel in die Hand: Er hat an Bord das Seefahrtsbuch, das wichtigste Legitimationspapier des Schiffsmanns, in Verwahrung[3]) und kann, wenn den Umständen nach ein Entweichen von Schiffsleuten zu befürchten steht, deren Sachen im Hafen oder auf der Reede bis zur Abreise des Schiffes in Verwahrung nehmen.[4]) Der Schiffsmann darf ferner ohne ausdrückliche Erlaubnis des Kapitäns weder Güter an Bord noch von Bord bringen oder bringen lassen, weder fremde Personen aufs Schiff lassen noch fremden Fahrzeugen das Anlegen ans Schiff gestatten.[5]) Auch darf er keine Waffen, Munition, Branntwein oder andere geistige Getränke und nicht mehr an Tabak und Tabakswaren, als er zu seinem persönlichen Gebrauch auf der beabsichtigten Reise bedarf, ohne Erlaubnis an Bord schaffen.[6]) Die gegen dieses Verbot mitgenommenen Vorräte an Waffen usw. verfallen dem Schiffe, d. h. dem Eigentümer desselben. Was die unerlaubterweise an Bord geschafften Güter anbelangt, so geht hier die Befugnis des Kapitäns so weit, daß er — auch wenn die Güter einem Dritten gehören — dieselben kurzerhand über Bord werfen lassen darf, wenn ihr Verbleib an Bord Schiff oder Ladung oder die Gesundheit der an Bord befindlichen Personen

---

[1]) SeemO. § 34 Abs. 3.

[2]) SeemO. § 41.

[3]) SeemO. § 16.

[4]) SeemO. § 90.

[5]) Über das Schiff als „befriedetes Besitztum" und den Kapitän als „Träger des Hausrechts" s. Wagner S. 347; Zorn, StR. Bd. 2 S. 913; v. Liszt S. 357; Olshausen Bd. 1 S. 482; Bernsten S. 92; Weber S. 5.

[6]) SeemO. §§ 87, 88.

gefährden oder das Einschreiten einer Behörde zur Folge haben kann.[1])

Abgesehen von diesen Einzelfälle betreffenden disziplinarischen Maßregeln gibt die Seemannsordnung in § 91 grundsätzliche Bestimmungen über Art und Umfang der dem Kapitän zu Gebote stehenden disziplinarischen Straf- und Zwangsmittel.

Demnach ist der Kapitän für gewöhnlich befugt, zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmäßigkeit des Dienstes „die geeigneten Maßregeln zu ergreifen. Geldbußen, Kostschmälerung von mehr als dreitägiger Dauer, Einsperrung und körperliche Züchtigung darf er jedoch weder als Strafe verhängen noch als Zwangsmittel anwenden".[2])

Mit diesen Worten ist die Disziplinargewalt für die gewöhnlichen Fälle in positivem und negativem Sinne abgegrenzt. Der Kapitän ist also im Falle nicht außerordentlicher Vergehen in erster Linie auf die herkömmlichen Erschwerungen des Dienstes: Straf- und Nacharbeiten, mäßige Kostschmälerung bis zu drei Tagen, Urlaubsverweigerung und ähnliche Strafmittel beschränkt. Die Verhängung von Geldstrafen, Einsperrung und Prügel, letztere auch gegen den Schiffsjungen nicht mehr statthaft,[3]) sind ihm für den Regelfall der Notwendigkeit disziplinarischen Einschreitens verboten.

Anders bei außergewöhnlichen Verstößen der Mannschaft gegen die Ordnung und Sicherheit des Betriebes an Bord: bei Widersetzlichkeit oder beharrlichem Ungehorsam eines Schiffsmanns. Für diesen Fall geht der Gesetzgeber über die in § 91 Abs. 1 gezogenen Schranken hinaus und erlaubt dem Kapitän die Anwendung aller Mittel, welche erforderlich sind, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Zu diesem Zwecke — nicht auch als Strafe für begangene Handlungen[4]) — ist ihm auch die

---

[1]) vgl. § 297 StGB. Es ist wiederholt vorgekommen, daß Schiff und Ladung besonders von Zoll- und Gesundheitsbehörden angehalten bezw. konfisziert worden sind, weil sich in der „Führung" eines Schiffsmanns verbotene Waren befanden; v. Hippel S. 115; Löwe S. 80.

[2]) SeemO. § 91 Abs. 1.

[3]) vgl. Mot. S. 52 und Stenogr. Ber. 1900/02 3. Anlagebd. S. 1896 ff.

[4]) Mot. S. 53.

Anwendung von körperlicher Gewalt in dem durch die Umstände gebotenen Maße gestattet. Er darf ferner gegen die Beteiligten die geeigneten Sicherungsmaßregeln ergreifen und sie nötigenfalls während der Reise fesseln. Dabei ist jeder Schiffsmann unter Vermeidung einer Kriminalstrafe verpflichtet, dem Kapitän auf Erfordern Beistand zur Aufrechterhaltung der Ordnung sowie zur Abwendung oder Unterdrückung einer Widersetzlichkeit zu leisten.[1]) Hat die Widersetzlichkeit oder der Ungehorsam aufgehört, so ist die angeordnete Maßregel aufzuheben.[2]) Jede der in Gemäßheit der eben behandelten Vorschriften des § 91 getroffene Maßregel ist, sobald es geschehen kann, mit Angabe der Veranlassung in das Schiffstagebuch einzutragen.[3])

Was nun die Unterstützung des Kapitäns in Ausübung seiner Disziplinargewalt seitens des Konsuls anbetrifft, so ist vorauszuschicken, daß der über die Disziplinargewalt des Kapitäns handelnde Abschn. 4 der Seemannsordnung eine Mitwirkung des Seemannsamts — Konsulats — *nicht ausdrücklich vorgesehen hat.*

Daß der Konsul trotzdem einen weitgehenden Einfluß gerade auf diesem Gebiete besitzt, kann aus rein praktischen Erwägungen, die durch anderweit sich findende Gesetzesvorschriften genugsam unterstützt werden, nicht wohl zweifelhaft sein.

Wenn das Gesetz dem Kapitän einerseits eine so ausgedehnte Disziplinargewalt einräumt, so muß andererseits Sorge getragen sein, daß sowohl *die erfolgreiche Anwendung* dieser Gewalt *gewährleistet* als auch einer *übermäßigen und mißbräuchlichen Anwendung* derselben *vorgebeugt* werde.

Dazu reicht der in der Seemannsordnung vorgesehene strafrechtliche Schutz nicht aus. Dagegen gibt die den Konsuln zugelegte volle Polizeigewalt über deutsche Kauffahrteischiffe[4]) die Möglichkeit, die oben angedeuteten Aufgaben bezüglich Unterstützung und Kontrollierung der Disziplinargewalt des Kapitäns zu erfüllen.

---

[1]) SeemO. § 91 Abs. 3.

[2]) *Boyens* Bd. 1 S. 446; ebenso *Brodmann*, v. *Hippel*, *Löwe*, *Perels* zu § 91.

[3]) SeemO. § 92.

[4]) KonsG. § 33; s. oben S. 5.

Der Konsul ist demnach als befugt und als verpflichtet anzusehen, die Kapitäne deutscher Kauffahrteischiffe in Ausübung ihrer Disziplinargewalt zu unterstützen.[1])

Nötigenfalls kann er die Hilfe der Lokalpolizeibehörden in Anspruch nehmen, deren Hilfe den deutschen Konsuln nach den mit den einzelnen Staaten abgeschlossenen Verträgen fast überall garantiert ist.[2]) Auch die etwa zugänglichen deutschen Kriegsschiffe sind auf Ersuchen des Konsuls — auch des Kapitäns — zur Beistandsleistung verpflichtet. Die Kommandanten der Kriegsschiffe tragen aber in solchem Falle nur die militärische Verantwortung.[3])

Leisten die Lokalbehörden keine Hilfe, so kann der Konsul vermöge der ihm zustehenden Polizeigewalt selbst alle Mittel zur Anwendung bringen, um den Zweck zu erreichen. Nach der allgem. Dienstinstruktion zu § 33 KonsG. ist er namentlich einer Widersetzlichkeit oder beharrlichem Ungehorsam in flagranti gegenüber für befugt zu erachten, den widerspenstigen Schiffsmann einsperren, anbinden oder sonst durch geeignete Mittel zur Erfüllung seiner Pflicht anhalten zu lassen. „Die allgem. Dienstinstruktion verpflichtet den Konsul aber keineswegs, ohne Prüfung alles zu tun, was der Kapitän beansprucht. Dem Kapitän konnte und mußte das Gesetz die Befugnis beilegen, äußerstenfalls jedes Mittel zur Anwendung zu bringen, dessen er zur Durchführung seiner Anordnungen bedarf. Seine isolierte Stellung, seine Verantwortlichkeit ... erforderte dies. Anders ist es, wenn das Schiff im Hafen liegt, also sich ... unter dem Schutz einer geordneten Obrigkeit befindet. Deshalb wird dem Konsul eine Prüfung der

---

[1]) Gleicher Ansicht König S. 459; Roßteuscher S. 456.

[2]) Die Staatsgewalt erstreckt sich grundsätzlich auch über die Territorialgewässer und die darin befindlichen Handelsschiffe. Die Konsuln können daher einerseits polizeiliche Befugnisse nur mit Zustimmung der Lokalregierungen ausüben, andererseits sind sie vornehmlich in den Ländern, in welchen sie keine eigene Gerichtsbarkeit und eigene Exekutivbehörden besitzen, auf die Unterstützung der Lokalpolizei recht häufig angewiesen; s. oben die Ausführungen betr. Rechtsstellung der Konsuln S. 15 ff. und weiter v. Attlmayr S. 70, 73; König S. 458; Roßteuscher S. 369 ff.; Zorn S. 848.

[3]) SeemO. § 91 und Kaiserl. Order v. 28. 9. 1872, 28. 12. 1875 u. 7. 1. 1879 bei König S. 349; Perels, Intern. Seerecht S. 355.

Angemessenheit des anzuwendenden Zwangsmittels zustehen, und er wird, falls er in dieser Beziehung anderer Ansicht ist als der Kapitän, nicht verhindert sein, seine Mitwirkung bei der von diesem beabsichtigten Maßregel abzulehnen und solche Mittel anzuwenden, die er selbst für angemessen erachtet. Denn zu einem Mißbrauch der Disziplinargewalt des Kapitäns darf der Konsul nicht mitwirken."[1]) Sollte der Kapitän sich aber eines Mißbrauchs seiner Disziplinargewalt schuldig gemacht haben, so weist die allgem. Dienstinstruktion den Konsul für diesen Fall an, alles zu tun, um nachteilige Folgen abzuwenden, Ruhe zu stiften und die Feststellung des Tatbestandes zu sichern.[2]) Wenn die Sicherheit von Schiff oder Mannschaft es erfordert, kann der Konsul hierbei — aber erst auf Antrag der Beteiligten — bis zur Absetzung des Kapitäns und Einsetzung eines neuen Schiffsführers gehen.[3]) [4]) [5])

§ 11.

Kapitäne und Konsuln als Hilfsorgane der inländischen Strafrechtspflege.

Die nach der Seemannsordnung den Kapitänen und Konsuln als „Hilfsorganen der inländischen Strafrechtspflege"[6]) zustehenden Funktionen sind für den Kapitän auf das Gebiet der sogen.

---

[1]) König S. 459.

[2]) s. auch SeemO. § 123.

[3]) Roßteuscher S. 456.

[4]) Über die kriminelle Bestrafung des Kapitäns s. SeemO. § 111.

[5]) Von großem Interesse ist die Frage, ob etwa auch die Passagiere der Disziplinargewalt des Kapitäns unterworfen seien. Im Gegensatz zu den ausländischen Seegesetzen der Gegenwart, welche in dieser Beziehung die Passagiere der Schiffsmannschaft gleichsetzen, hat unsere Reichsgesetzgebung das öffentlich-rechtliche Verhältnis des Kapitäns zu den Passagieren nicht normiert (vgl. Bernsten S. 84). § 665 HGB. befiehlt den Reisenden lediglich die Befolgung der Schiffsordnung und aller diesbezüglichen Anordnungen des Kapitäns. Mit L. Perels (Anm. 2 zu § 91 Abs. 1 SeemO. S. 46) möchte ich annehmen, daß disziplinare Maßregeln des Kapitäns sich auch gegen solche Personen richten können, die seiner Disziplinargewalt nicht unterstehen, z. B. gegen Reisende. Perels zieht die ähnlichen Ansichten von Zorn (S. 862), F. Perels (Handb. S. 117), Boyens (Bd. 1 S. 447), Schaps (zu § 665 HGB.) u. a. mehr zum Vergleiche heran.

[6]) Den Ausdruck habe ich dem „Völkerrecht" von Dr. Albert Zorn (S. 106) entnommen.

„gerichtlichen Polizei" beschränkt, für den Konsul dagegen tritt neben seine den Kapitän unterstützende Tätigkeit als Organ der gerichtlichen Polizei eine strafrechtliche Verwaltungsjudikatur, die ihm, „wichtiger noch als die (oben in § 9 behandelten) Entscheidungen über privatrechtliche Ansprüche und dem Wesen einer Polizeibehörde entsprechender",[1]) die Untersuchung und vorläufige Entscheidung in einer ganzen Reihe von Straffällen zur Aufgabe macht. Sie richtet sich teils gegen strafbare Handlungen der Schiffsmannschaft, teils gegen solche des Kapitäns.

Demgemäß scheidet sich die Betrachtung der Tätigkeit von Kapitän und Konsul als Hilfsorgane der Strafrechtspflege in zwei gesonderte Teile:

1. ihre Tätigkeit in Ausübung gerichtlicher Polizei;
2. die Tätigkeit des Konsuls in bezug auf die vorläufige Entscheidung von Strafsachen.

Zu 1. Eine Vergegenwärtigung der oben ausführlich behandelten Gründe, welche dazu geführt haben — in Anerkennung des Grundsatzes, daß die Staaten völkerrechtlich gebunden seien, für gesicherten Bestand einer rechtlichen Ordnung auf den unter ihrer Flagge fahrenden Schiffen Fürsorge zu treffen — dem Kapitän an Bord die Befugnisse eines Standes- und Nachlaßbeamten sowie eine bis zur Fesselung und Einsperrung des Widerspenstigen gehende Disziplinargewalt zuzuerteilen, läßt es erklärlich erscheinen, daß ihm die Seemannsordnung auch auf dem Gebiete der Strafrechtspflege öffentlichrechtliche Pflichten — nämlich Untersuchung des Sachverhalts und Sicherung der Beweismittel — auferlegt.

Der Gang der Entwicklung der strafrechtlichen Funktionen des Kapitäns ist in den europäischen Seegesetzgebungen ein verschiedener gewesen; während einige Seegesetzgebungen, z. B. das dänische[2]) und schwedische[3]) Recht, dazu gekommen waren, dem Kapitän eine von seiner Disziplinargewalt völlig verschiedene niedere Strafgerichtsbarkeit zuzubilligen, neigten die übrigen euro-

---

[1]) Roßteuscher S. 512.

[2]) Gesetz Christians V. von 1683 in Buch 4 Kap. 2 XXII bei Pardessus, J. M., tome III p. 272 ss.

[3]) Seerecht Karl XI. von 1667 bei Pardessus, J. M., tome III p. 146 ss.

päischen Seegesetzgebungen der verschiedensten Jahrhunderte überwiegend dahin, dem Kapitän wohl eine disziplinare Strafgewalt zuzuerkennen, seine strafrichterliche Tätigkeit aber lediglich als vorbereitende zu gestalten.[1])

In dieser Form sind die strafrechtlichen Befugnisse in das moderne Seerecht übergegangen: Der Kapitän erscheint an Bord als Organ der gerichtlichen Polizei, d. h. derjenigen staatlichen Tätigkeit, welche auf die Ermittlung begangener strafbarer Handlungen und auf die Entdeckung und allenfalls notwendige Festnahme der Täter gerichtet ist.

Die Reichsseemannsordnung steht auf demselben Standpunkte. Nach § 126 hat der Kapitän außer der in § 520 HGB. ihm auferlegten Pflicht, alle auf dem Schiffe begangenen strafbaren Handlungen in das Tagebuch einzutragen, noch die besondere Verpflichtung, falls ein Schiffsmann, während das Schiff sich auf hoher See oder im Auslande befindet, ein Vergehen oder Verbrechen begeht, unter Zuziehung von Schiffsoffizieren und anderen glaubhaften Personen alles das aufzuzeichnen, was auf den Beweis der Tat und deren Bestrafung Einfluß haben kann.

Täter muß ein Schiffsmann sein. Wer Schiffsmann im Sinne des § 126 ist, sagt § 2 Abs. 3 und § 3 Abs. 2 SeemO.: also Mannschaft und Schiffsoffiziere, denn letzteren kommt nur auf disziplinarem Gebiete eine Sonderstellung zu, im übrigen finden auf sie die für die Mannschaft geltenden Vorschriften regelmäßig Anwendung.[2])

Wann ein Verbrechen oder Vergehen vorliegt, bestimmt sich nach § 1 StGB. Über die Bestimmung, daß die Tat begangen sein muß während das Schiff sich auf der See oder im Auslande befindet, ist in der Literatur ein Streit entstanden. Löwe vertritt in seinem Kommentar (S. 109) die Ansicht, daß der Kapitän auch dann einzuschreiten habe, wenn sich im Auslande

---

[1]) Belegstellen aus dem Consolato del mare, dem hanseatischen Seerechte von 1591, der „Erbaren Hanse-Städte Schifsordnung und Seerecht" von 1711 s. bei Bernsten S. 47ff., dem ich in der obigen kurzen historischen Darstellung gefolgt bin.

[2]) Mot. S. 34. „Welche Schritte zu tun sind, wenn der Kapitän selbst der Täter ist, darüber gibt die SeemO. keine Auskunft" (Meves S. 93).

die fremde Staatsgewalt der Sache bereits angenommen habe, insbesondere also in dem Falle, daß die Tat außerhalb des Schiffes begangen worden ist, während Meves (S. 94) und mit ihm F. Perels,[1] Wagner[2] u. a. m. der Meinung sind, daß der Kapitän im Auslande nur dann zur Untersuchung des Falles verpflichtet sei, wenn die Tat an Bord des Schiffes begangen ist. Ich schließe mich aus den bei Meves angegebenen Gründen — er verweist insbesondere auf die Entstehungsgeschichte des § 126 — der herrschenden Meinung an. Demzufolge hat der Kapitän jede auf hoher See oder im Auslande auf seinem Schiffe von einem seiner Schiffsleute begangene Straftat, welche sich als Verbrechen oder Vergehen nach § 1 StGB. darstellt, sobald er Kenntnis davon erlangt, zu untersuchen — bei Vermeidung von Strafe.[3] Die Tatbestandsaufnahme wird analog der Vorschrift des § 158 StPO. auch die zur Entlastung dienenden Umstände anzugeben und für genügende Erhebung der Beweise Sorge zu tragen haben, deren Verlust als wahrscheinlich zu betrachten ist. Damit es dem Kapitän ermöglicht sei, alles zu tun, was zur Ermittlung des Falles dienlich sein kann, verleiht ihm § 127 Abs. 1 SeemO. das Recht, jederzeit und an jedem Orte die Sachen tatverdächtiger Schiffsleute zu durchsuchen. Diese Ermächtigung wird — im Gegensatz zu § 102 StPO. — an keine weitere als die genannte Bedingung geknüpft; doch wird der Kapitän die Durchsuchung nur vornehmen, wenn er die Auffindung von Beweismitteln vermuten darf.[4] „Zweckentsprechend ist die Zuziehung von Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen, ebenso die Aufnahme eines Verzeichnisses etwa in Beschlag genommener Gegenstände und eines Protokolls über den Vorgang.“[5]

In Abs. 2 des § 127 geht die Seemannsordnung noch weiter. Hier wird der Kapitän ermächtigt, den Schiffsmann, welcher sich der einfachen Desertion oder qualifizierten Entweichung, oder des

---

[1] F. Perels, Intern. Recht S. 81 ff.
[2] Wagner S. 323 unter I.
[3] SeemO. § 114 Ziff. 3.
[4] Löwe S. 109.
[5] Löwe S. 109; Meves S. 97.

Vergehens des Diebstahls, Betrugs, der Untreue, Unterschlagung, Hehlerei, oder Urkundenfälschung, oder einer mit Todes- oder Zuchthausstrafe bedrohten Handlung schuldig gemacht hat, festzunehmen.[1]) In den letzterwähnten Fällen ist er zur Festnahme verpflichtet, wenn ein Entweichen des Täters zu besorgen steht. Dabei ist es nicht erforderlich, daß der Täter auf frischer Tat betroffen worden ist oder eine schwere Strafe zu erwarten hat. In den Fällen der Entweichung — SeemO. § 93 Abs. 2, 3 — ist von einer Festnahme abzusehen, sofern sich das Schiff auf hoher See befindet;[2]) die Einsperrung des entwichenen Schiffsmanns ist demnach nur im Hafen und auf der Reede zulässig.

Die Art und Weise, wie er den Täter festsetzen will, hat die Seemannsordnung dem Kapitän überlassen; er wird gegebenenfalls am besten wissen, wie er die Festnahme und Einsperrung zu bewerkstelligen hat. Unnötige Schärfe hat er dabei ebenso zu unterlassen wie er sich andererseits vor der geringsten Nachlässigkeit in der gehörigen Verwahrung des Täters und Sicherstellung der Beweismittel bei Strafe[3]) zu hüten hat.

Die weitere Frage, was nun mit dem vom Kapitän verhörten und nötigenfalls festgenommenen Delinquenten zu geschehen habe, beantwortet § 127 Abs. 3 SeemO. dahin: er ist unter Mitteilung der aufgenommenen Verhandlungen an dasjenige Seemannsamt — Konsulat — abzuliefern, bei welchem es zuerst geschehen kann. Im Auslande geht also die weitere Behandlung des Straffalls in die Hände des Konsuls über.

Lehnt der Konsul aus besonderen Gründen die Übernahme ab, etwa weil der Transport nach dem Heimatlande unausführbar erscheint oder aus sonstigen Gründen die Übernahme untunlich ist, so muß der Kapitän den Täter so lange an Bord behalten, bis er das nächste Seemannsamt erreicht, bei welchem die Übergabe erfolgen kann. In dringenden Fällen ist der Kapitän, wenn er ein Konsulat nicht rechtzeitig angehen kann, ermächtigt, den Täter der fremden Behörde behufs dessen Übermittlung an eine

[1]) Diese Ermächtigung ist kein Ausfluß der Disziplinargewalt; sie fußt auf ganz anderer Voraussetzung als die Maßregel des § 91 (Meves S. 98).

[2]) SeemO. § 127 Abs. 2.

[3]) SeemO. § 114 Ziff. 13.

zuständige deutsche Behörde[1]) zu übergeben. Hiervon hat er bei demjenigen Seemannsamte, bei welchem es zuerst geschehen kann, Anzeige zu machen.

Die vorstehenden Vorschriften über das Eingreifen des Konsuls setzen voraus, daß die strafbare Handlung begangen wurde, während das Schiff sich auf hoher See befand. In diesem Falle ist auch ein nichtdeutscher Täter dem deutschen Gesetze und der deutschen Gerichtsbarkeit unterworfen;[2]) die Zuständigkeit der deutschen Gerichte wegen der auf hoher See von einem Ausländer auf einem deutschen Schiffe verübten Straftaten ist selbst dann nicht ausgeschlossen, wenn das Schiff später in das Territorialgewässer des Staates gelangt, dem der Täter angehört.[3]) [4])

Der angegangene Konsul urteilt den ihm übergebenen Schiffsmann entweder selbst ab (s. unten unter 2) oder er bewirkt dessen Überführung an die zuständige heimische Behörde. Zuständig ist in diesem Falle gemäß § 10 StPO. das deutsche Gericht, in dessen Bezirken der Heimathafen[4]) des Schiffes liegt; daneben besteht ein Gerichtsstand auch beim Gerichte des Ortes, den das Schiff nach der Tat zuerst erreicht. Mit einer dieser beiden Gerichtsbehörden hat sich sonach der Konsul durch Vermittlung des Aus-

---

[1]) vgl. § 9 StGB.: „Ein Deutscher darf einer ausländischen Regierung zur Verfolgung oder Bestrafung nicht überliefert werden".

[2]) [3]) König S. 331, 332.

[4]) Auf hoher See unterliegen alle Schiffe und ihre Boote nach der herrschenden Rechtsfiktion, daß das Schiff seinen Heimatsboden fortsetze, ausschließlich der Jurisdiktion ihres Heimatstaates. Dagegen unterliegen die Handelsschiffe während ihres Aufenthaltes in fremden Hoheitsgewässern der Gerichtsbarkeit des betreffenden fremden Staates, soweit nicht etwa Konsulargerichtsbarkeit begründet ist. Es ist jedoch Gepflogenheit, Fälle der inneren Disziplin und Handlungen, welche nur die Gesetze des Flaggenstaates, nicht aber die Interessen des Uferstaates oder eines seiner Staatsangehörigen berühren, den betreffenden Konsularbehörden zu überlassen. Am weitesten geht hierin Frankreich, welches bereits durch Beschluß des Staatsrats v. 20. 11. 1806 die eben erwähnte Gepflogenheit als Grundsatz aufstellte; entgegengesetzt verhält sich England, das nur bezüglich geringer disziplinarischer Vergehen Ausnahmen zugelassen hat. Frankreichs Vorgehen ist für die meisten europäischen Staaten, auch das Deutsche Reich, vorbildlich gewesen; s. v. Attelmayr S. 73; König S. 334; Zorn, Ullmann S. 328.

[5]) Heimathafen; s. § 480 HGB; § 6 Flaggengesetz.

wärtigen Amts wegen der Empfangnahme des Verbrechers ins Benehmen zu setzen.[1])

Zwecks Heimschaffung der Straffälligen kann sich der Konsul sowohl an die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe wie an die Kapitäne deutscher Handelsschiffe wenden. Die Kriegsschiffkommandanten haben dem Verlangen aber nur dann zu willfahren, wenn sie vom Reichskanzler oder einer Bundesregierung speziell hierzu angewiesen sind, außer wenn der zu transportierende Schiffsmann sich einer der in § 70 Ziff. 3 SeemO. aufgezählten Straftaten schuldig gemacht hat.[2]) Die deutschen Kauffahrteischiffe sind durch das Gesetz betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute in weitgehendem Maße zur Beförderung straffälliger Seeleute auf schriftliche Anweisung des Konsulats herangezogen.[3]) Der Konsul gibt den Kapitänen die erforderlichen Weisungen für die Behandlung des Straffälligen an Bord, die sich nach der Beschaffenheit des Schiffes und nach den Umständen des Falles, insbesondere nach der Schwere der Tat und der Persönlichkeit des Straffälligen richten werden. Auch hat er über die Art und den Ort der Ablieferung Bestimmungen zu treffen.[4])

Ein weiterer sehr wichtiger Fall gerichtspolizeilicher Tätigkeit des Konsuls, nämlich seine Mitwirkung bei der Wiederergreifung desertierter Schiffsleute, wird von der Seemannsordnung nur flüchtig berührt. Da die Frage der Eindämmung des Desertionswesens bei der hohen Zahl der alljährlich von deutschen Handelsschiffen desertierenden Mannschaften eine recht wichtige ist, glaube ich im Anschluß an die einschlägigen[5]) Bestimmungen der Seemannsordnung kurz darauf eingehen zu müssen.[6])

Nach § 34 KonsG. und der allgem. Dienstinstruktion[7]) hierzu

---

[1]) Roßteuscher S. 496.

[2]) König 7. Aufl. Bd. 1 S. 465 u. 588.

[3]) Gesetz v. 2. 6. 1902 § 1 Abs. 1, RGBl. S. 212 ff.

[4]) Roßteuscher S. 498.

[5]) SeemO. § 33.

[6]) Eine Zusammenstellung der auf die Auslieferung entwichener Schiffsleute bezüglichen völkerrechtlichen Vereinbarungen findet sich im Handb. der deutschen Handelsmarine.

[7]) s. oben auf S. 5.

hat der Konsul auf Antrag des Kapitäns bei den Lokal- oder Landesbehörden die zur Wiederergreifung des Deserteurs erforderlichen Schritte zu tun. Der Konsul hat hier niemals ex officio, sondern stets nur auf Antrag des Kapitäns einzugreifen. Als Deserteur ist der Schiffsmann anzusehen, welcher nach Abschluß des Heuervertrages dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes sich wider Wissen und Willen des Kapitäns entzieht.[1])

„Der Schiffsmann, welcher nach der Anmusterung ohne einen genügenden Grund dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes sich entzieht, kann auf Antrag des Kapitäns vom Seemannsamte, wo aber ein solches nicht vorhanden ist, von der Ortspolizeibehörde zwangsweise zur Erfüllung seiner Pflicht angehalten werden."[2]) Die daraus entstehenden Kosten hat der Schiffsmann zu ersetzen.[3])

Ergibt sich bei der Verhandlung des Kapitäns mit dem Konsul, daß der Schiffsmann einen gesetzlichen Grund hatte, seine Entlassung zu fordern,[4]) so hat der Konsul dem Antrage des Kapitäns nicht stattzugeben. Ist dies nicht der Fall, so nimmt der Konsul ein Protokoll auf, welches außer den Personalien des Kapitäns und des Schiffsmanns den Beweis enthalten muß, daß der Deserteur zur Besatzung des betreffenden Schiffes gehöre, sowie die Erklärung des Kapitäns, die Kosten des Verfahrens tragen zu wollen. Gibt der Kapitän diese Erklärung nicht ab, so enthält sich der Konsul jedes weiteren Eingreifens. Andernfalls tut nun der Konsul bei den zuständigen Orts- und Landesbehörden alle zur Ermittlung, Ergreifung und Zurückführung des Deserteurs erforderlichen Schritte. Im einzelnen regelt sich diesfalls die Tätigkeit der Konsuln nach den über die Auslieferung entwichener Schiffsleute in den meisten vom Reich mit auswärtigen Staaten abgeschlossenen Verträgen getroffenen besonderen Abmachungen.[5])

---

[1]) Über die Unterscheidung zwischen „einfacher Entweichung" und qualifizierter Entweichung" s. König S. 411.

[2]) SeemO. § 33.

[3]) s. v. Hippel S. 48 Anm. 6.

[4]) SeemO. §§ 69, 74.

[5]) vgl. Roßteuscher S. 493; König S. 413.

Zu 2. Vorläufige Entscheidung von Strafsachen durch den Konsul.

Eine förmliche Untersuchung zu führen und Strafen zu verhängen, waren die mit Gerichtsbarkeit nicht versehenen Konsuln früher nicht befugt. Erst die Seemannsordnung hat für die nach § 5 als Seemannsämter fungierenden Konsulate unterschiedslos die Zuständigkeit zur Untersuchung und vorläufigen Entscheidung von Strafsachen nach Maßgabe der §§ 122—125 begründet.[1]) Die Überweisung der dort bezeichneten Straffälle — meist Übertretungen, aber auch einige Vergehen; vgl. unten unter a — an den Konsul erwies sich als unumgänglich notwendig, weil sonst Kapitäne und Schiffsleute, welche sich einer nach der Seemannsordnung strafbaren Handlung schuldig gemacht haben und nicht oder nicht innerhalb der für Übertretungen geltenden kurzen Verjährungsfrist von drei Monaten nach dem Inlande zurückkehren, jeder Bestrafung entgehen würden.

Wie für die Entscheidung der oben S. 29 ff. erwähnten Zivilrechtsfälle und Streitigkeiten hat auch für die in § 122 aufgezählten Strafrechtsfälle der Gesetzgeber davon abgesehen, der diesbezüglichen Tätigkeit der Seemannsämter — Konsulate — richterlichen Charakter zu verleihen. Vielmehr ist ihnen, in Analogie zu den Vorschriften des § 453 StPO., in den §§ 122–125, die zum Teil wörtlich dem preuß. Ges. v. 14. 5. 1852 (GS. S. 245) „Über die vorläufige Straffestsetzung wegen Übertretungen" nachgebildet sind,[2]) die vorläufige Entscheidung in Strafsachen als polizeilichen (§ 33 KonsG.) Verwaltungsinstanzen übertragen; ihre Strafverfügungen tragen, wie der Kommissionsbericht zur Seemannsordnung ausdrücklich hervorhebt, den Charakter polizeilicher Strafmandate.[3]) Daß diese Strafverfügungen der Konsuln den Polizeistrafverfügungen des § 453 StPO. vollständig gleichzustellen sind, ergibt sich auch aus der positiven Vorschrift des § 5 Abs. 2 EG. z. StPO.: „Wird in den Fällen des § 101 (jetzt 122) SeemO. gegen den Bescheid des Seemannsamtes auf gerichtliche Entscheidung

[1]) s. außerdem weitere Zuständigkeit im Falle des § 8 Heimschaffungsgesetz; § 9 Stellenvermittlungsgesetz; §§ 122, 123 SUVG. enthalten dagegen reine Polizeistrafen.

[2]) Löwe S. 100.

[3]) Roßteuscher S. 514; König S. 460.

angetragen, so finden auf das weitere Verfahren die §§ 455—458 StPO. entsprechende Anwendung".

Im folgenden soll nun die Zuständigkeit und das Verfahren, welches die Konsuln zu beobachten haben, geprüft und kurz dargestellt werden.

a) Sachliche Zuständigkeit.

Die nach § 122 den Konsuln zur vorläufigen Entscheidung überwiesenen Straftaten sind teils solche der Schiffsleute und Schiffsoffiziere (§ 93 Abs. 1: Nichtantritt des übernommenen Dienstes; Abs. 2: Entlaufen nach Antritt des Dienstes; § 95: Dienstentziehung ohne Genehmigung des Seemannsamtes in den Fällen des § 74 Nr. 1, 3, 4, 5; § 96: gröbliche Verletzung der Dienstpflichten im allgemeinen und in den besonders aufgeführten Fällen; § 107: Vergehen gegenüber dem Seemannsamt), teils solche des Kapitäns (§ 114: 16 einzeln aufgeführte Übertretungsfälle), teils solche der Schiffsoffiziere allein (§ 116: Verletzung der Anzeigepflicht bei Disziplinarmaßregeln), teils solche, welche gleicherweise von Mannschaft, Offizieren und Kapitän begangen werden können (§ 115: Ungebühr vor dem Seemannsamte).

Die nähere Betrachtung der für die aufgezählten Straftaten festgesetzten Geld- und Freiheitsstrafen ergibt, daß zwischen den auf Übertretungen beschränkten polizeilichen Strafverfügungen und den vorläufigen Entscheidungen der Konsuln als Seemannsämter doch trotz der oben besprochenen Analogien erhebliche Abweichungen bestehen, indem vor allem (§ 93 Abs. 2) der Schiffsmann bei einfacher Desertion mit Geldstrafe bis zu 300 Mk. oder Gefängnisstrafe bis zu drei Monaten bestraft wird. „Aber auch die Zuwiderhandlungen gegen die §§ 95, 96 stellen Vergehen dar, sofern in den Fällen der §§ 95 u. 96 Abs. 1 die Monatsheuer, in den Fällen des § 96 Abs. 2 die zweimonatliche Heuer des Angeschuldigten den Betrag von 150 Mk. übersteigt."[1]) Außerdem kann in den Fällen der SeemO. §§ 114, 116 Haft bis zu sechs Monaten verhängt werden, während durch Polizeiverfügung gemäß § 453 StPO. Haftstrafe nur bis zu 14 Tagen verhängt werden darf.

---

[1]) Roßteuscher S. 515 und Dienstanweisung v. 30. 5. 1903 § 2 bei v. Hippel S. 197.

b) Örtliche Zuständigkeit.

Hinsichtlich der örtlichen Zuständigkeit macht das Gesetz zwischen den verschiedenen Konsulaten keinen Unterschied. Abgesehen von dem Falle des § 115, in welchem naturgemäß nur das Seemannsamt — Konsulat — fungieren wird, vor welchem die Ungebühr erfolgt ist, ist daher jedes, insbesondere auch das abmusternde Seemannsamt zuständig.[1])

c) Das Verfahren.

Maßgebend für das Verfahren vor den Konsulaten als Seemannsämtern sind die Vorschriften der §§ 123—125 SeemO. sowie der auf Grund des § 123 SeemO. ergangenen Bundesratsbekanntmachungen v. 13. 3. 1903[2]) (RGBl. S. 42 ff.) betr. das Strafverfahren vor den Seemannsämtern, welche durch die Dienstanweisung an die Kaiserl. Konsulate v. 30. 5. 1903[3]) ihre nähere Erläuterung gefunden haben.

Aus der Fülle der diesbezüglichen Einzelvorschriften, welche das seemannsamtliche und konsularische Verfahren bis ins kleinste regeln, greife ich die hauptsächlichsten heraus.

Die Konsuln entscheiden in Strafsachen wie in allen anderen seemannsamtlichen Angelegenheiten ohne Zuziehung von Beisitzern.[4]) Sie sind nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen von der Entscheidung ohne weiteres ausgeschlossen, wenn die Voraussetzungen des § 22 StPO. vorliegen (iudex inhabilis), übrigens auch dann, wenn sie Reeder des betreffenden Schiffes sind und der Angeschuldigte oder der Antragsberechtigte (§§ 93 Abs. 1 u. 2, 96) ihrer Mitwirkung widersprechen.[5])

Die Einleitung des Verfahrens erfolgt durch Beschluß des Konsulats, welcher dem Angeschuldigten zuzustellen ist. Zum Termin ist der Angeschuldigte zu laden; ist er vor dem Konsul anwesend, so kann ohne Einleitungsbeschluß sofort verhandelt werden.

Das Verfahren ist nicht öffentlich. In der Verhandlung hat

---

[1]) Löwe S. 101; Stenglein S. 581 zu § 125; König 7. Aufl. Bd. 1 S. 594.

[2]) Bei v. Hippel S. 189 ff.

[3]) Bei v. Hippel S. 195 ff.

[4]) Dienstanweisung v. 30. 5. 1903 § 1.

[5]) eod. § 1 Abs. 2.

der Konsul den Angeschuldigten verantwortlich zu vernehmen und den Tatbestand, soweit dies nicht schon vorher geschehen ist, mit möglichster Beschleunigung durch Abhörung von Zeugen, Einsicht des Schiffstagebuchs oder auf sonst geeignete Weise festzustellen; eine Vereidigung von Zeugen findet jedoch nicht statt.[1])

Nach Beendigung der Beweisaufnahme ist dem Angeschuldigten zu seinen Ausführungen und Anträgen das Wort zu erteilen und darauf der „Bescheid" (die Seemannsordnung vermeidet das Wort „Urteil; gleichwohl ist der Strafbescheid seiner Natur nach ein Urteil[2]) unter Eröffnung der Gründe zu verkünden. Der Bescheid hat nach § 13 Abs. 2 der Verordnung des Bundesrats auf Festsetzung einer Strafe, Freisprechung oder Einstellung des Verfahrens zu lauten.

Die Verhandlung kann in allen Fällen, auch in dem des § 93 Abs. 2, in Abwesenheit des Angeschuldigten stattfinden, wenn dieser trotz gehöriger Zustellung des Einleitungsbeschlusses und der Ladung nicht erschienen ist; ist er bei der Verkündung des Bescheides nicht zugegen, so muß ihm dieser zugestellt werden.[3])

Der Bescheid wirkt in betreff der Unterbrechung der Verjährung wie eine richterliche Handlung.[4]) Der Beschuldigte kann gegen ihn innerhalb einer zehntägigen Frist von der Verkündung oder Zustellung ab auf gerichtliche Entscheidung antragen. Ist das Schiff innerhalb dieser Frist bereits wieder in See gegangen, so wird der Einspruch beim Kapitän zu Protokoll oder schriftlich eingelegt; der Kapitän trägt ihn ins Schiffstagebuch ein und sorgt für Übersendung an dasjenige Konsulat, welches den Bescheid erlassen hat.[5]) Für das Einspruchsverfahren ist das Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirken sich der Heimat- bezw. Registerhafen des Schiffes befindet; ist sich der Konsul über das zuständige Gericht im Zweifel, so übersendet er die Einspruchsakten dem Auswärtigen Amte.

Lautet der Bescheid des Konsuls auf Geldstrafe, so ist der-

---

[1]) SeemO. § 123 und Dienstanweisung v. 30. 5. 1903 § 5.

[2]) vgl. über die Terminologie Roßteuscher S. 366 § 5 S. 519.

[3]) SeemO. § 123.

[4]) SeemO. §§ 123, 121.

[5]) SeemO. § 124.

selbe — anders als die Polizeiverfügungen des § 453 StPO. — vorläufig vollstreckbar, und zwar schon innerhalb der zehntägigen Einspruchsfrist und auch dann, wenn bereits Einspruch erhoben ist. „Diese singuläre Bestimmung, daß das Rechtsmittel die Vollstreckung nicht aufhalte, rechtfertigt sich durch die Erwägung, daß sonst die Strafbescheide ihren hauptsächlichsten Zweck, die Erhaltung der Disziplin auf dem Schiffe, verfehlen würden."[1]) Die Vollstreckung von Freiheitsstrafen und die Einziehung barer Auslagen dürfen dagegen erst erfolgen, nachdem die zehntägige Frist abgelaufen ist, ohne daß der Angeschuldigte auf richterliche Entscheidung angetragen hat.

Die Strafbescheide des Konsuls sind gemäß SeemO. § 125 innerhalb seines Amtsbezirkes, soweit angängig, von ihm selbst zu vollstrecken. Bei der Beitreibung der Geldstrafe hat der Kapitän den Anordnungen des Konsuls Folge zu leisten, ihm also insbesondere, soweit dies zulässig ist, die rückständige Heuer auszuzahlen. Die Vorschriften der §§ 811, 850 ZPO. sind dabei zu beachten.

Die Vollstreckung von Freiheitsstrafen wird der Konsul, sofern er nicht eigene Gerichtsbarkeit besitzt, in seinem Amtsbezirke nur dann bewirken können, wenn der Kapitän oder die Landesbehörden zu entsprechendem Beistand bereit sind.

Das Vollstreckungsverfahren ist gebührenfrei. Kann der Strafbescheid nicht im Amtsbezirk des Konsuls vollstreckt werden, so hat dieser die zuständigen deutschen Behörden um die Vollstreckung zu ersuchen. Die eingezogenen Geldstrafen fließen der Seemannskasse oder in Ermanglung einer solchen der Ortsarmenkasse des inländischen Heimathafens des Schiffes zu, welchem der Täter zur Zeit der Begehung der Handlung angehörte, sofern sie nicht im Wege der Landesgesetzgebung zu ähnlichen Zwecken bestimmt sind. In Ermanglung eines inländischen Heimathafens tritt an dessen Stelle der inländische Registerhafen.[2]) Fehlt es an einem inländischen Heimat- oder Registerhafen, so bestimmt der Reichskanzler die bezugsberechtigte Kasse.

[1]) v. Hippel S. 142.

[2]) SeemO. § 132.

C. Schlußbetrachtung.

§ 12.

Die Betrachtung der rechtlichen Beziehungen zwischen Kapitän und Konsul ergibt als Resultat: wie der Konsul am Lande, ist der Kapitän auf hoher See Ausüber der heimischen Staatsgewalt.

Aus der Betrachtung der Funktionen des Konsuls einerseits, der seine Tätigkeit zweifellos kraft des ihm erteilten staatlichen Auftrags als Organ der Staatsgewalt ausübt, und der des Kapitäns andererseits, der zunächst lediglich kraft des privatrechtlichen Auftrags des Reeders tätig wird und doch auf hoher See Befugnisse auszuüben hat, wie sie am Lande nur den berufenen Vertretern der Staatsgewalt, nämlich den Beamten zukommen, ist mir die Anregung erwachsen, auf die wissenschaftliche Streitfrage zurückzukommen, die ich oben in § 5 (Rechtsstellung und Amtsbereich des Kapitäns) bereits flüchtig berührt habe: ob nämlich der Kapitän als Inhaber der Schiffsgewalt auf hoher See als Vertreter der Staatsgewalt anzusehen sei (Zorn Bd. 2 S. 856/57), oder ob ihm die Schiffsgewalt als „ein besonderes Privatrechtsverhältnis" lediglich „ein Herrschaftsrecht ähnlich wie die Staatsgewalt" verleihe (Wagner, Handb. S. 344, 346).

Die zwischen Wagner und Zorn, welche allein systematisch die Zwangsbefugnisse des Schiffsführers nach jeder Richtung hin behandelt haben, entstandene Streitfrage ist von Bernsten in seiner Göttinger Dissertation über „Die Schiffsgewalt" und von Weber in seiner Bonner Dissertation über „Die Schiffsgewalt des Kapitäns und ihre geschichtlichen Grundlagen" zum Ausgangspunkt der Untersuchung gemacht worden.

Beide Verfasser kommen zu dem Ergebnis, daß die Schiffsgewalt ein staatsrechtliches Gebilde und der Kapitän als ihr Inhaber auf hoher See Repräsentant der Staatsgewalt des Flaggenstaats des Schiffes sei.

Zur Lösung des Problems der Schiffsgewalt haben sich beide vorerst eine breite Basis geschaffen, indem sie nicht nur die gesamte Seegesetzgebung des neuen Deutschen Reiches, sondern auch den Werdegang des deutschen Seerechtes von den frühesten Anfängen an und die wichtigsten ausländischen Seerechte, gleichfalls unter Berücksichtigung ihrer Entwicklungsstufen, in den Kreis ihrer Betrachtung gezogen haben. Eine solche Basis steht mir trotz verschiedentlicher Hinweise auf die geschichtliche Entwicklung einzelner dem Kapitän in der Seemannsordnung zugewiesenen Funktionen und trotz Heranziehung außerhalb der Seemannsordnung belegener Vorschriften des deutschen Seerechts nicht zu Gebote.

Sie ist aber auch nicht notwendig. Denn die Betrachtung der allgemeinen Rechtsstellung des Kapitäns und seiner Funktionen nach der SeemO. v. 2. 6. 1902 liefert ein zwar nicht umfangreiches, aber zur Beantwortung der Streitfrage deswegen hervorragend wertvolles Material, weil diese neue Seemannsordnung im Gegensatz zu ihrer Vorgängerin vom Jahre 1872 — abgesehen davon, daß sie das jüngste und zugleich eine Materie von großer Wichtigkeit regelnde Seegesetz des Reiches ist — ganz entschieden mit dem im Jahre 1872 herrschend gewesenen Mißtrauen gegen die Verleihung öffentlichrechtlicher Befugnisse an den Kapitän gebrochen hat.[1]) Sie gibt den Schiffsführern den längst erstrebten, aber in der deutschen Seegesetzgebung bis dahin stets versagten Titel „Kapitän", der in den Augen der Seeleute gehaltvoller und durch seine Gleichheit mit dem Sprachgebrauche der Kriegsmarine die Stellung des Schiffsführers weit treffender zu bezeichnen geeignet ist als der gewerberechtliche Ausdruck „Schiffer", der seine ursprüngliche Bedeutung als „Schiffsherr" längst verloren hatte; sie erkennt, indem sie die Schiffsoffiziere als besondere Kategorie aus der Masse der Mannschaft hervor-

[1]) vgl. hierzu Webers Bemerkung auf S. 90.

hebt,[1]) die bestehende Schiffshierarchie an; sie läßt vor allem keinen Zweifel daran zu, daß der Kapitän der Dienstvorgesetzte aller Schiffsoffiziere und -leute sei, und daß die Schiffsoffiziere ihrerseits Vorgesetzte der Mannschaft seien, was die aus liberaleren politischen Anschauungen erwachsene alte Seemannsordnung ebenso sorglich festzusetzen vermieden hatte wie die Regelung der Disziplinarverhältnisse und der Übertragung der Disziplinargewalt.[2])

Schließlich entzieht sie ihre Vorschriften jeder vertraglichen Abänderung, soweit solche nicht ausdrücklich zugelassen wird. Im übrigen wiederholt sie die ganze Reihe der dem Kapitän bereits in der alten Seemannsordnung zugewiesenen öffentlichrechtlichen Befugnisse eines Standesbeamten, Nachlaß- und Vermögensverwalters, Inhabers der Disziplinargewalt und Hilfsorgans der inländischen Strafrechtspflege.

Eine reinliche Scheidung der privat- und öffentlichrechtlichen Befugnisse des Kapitäns und eine klare Äußerung darüber, ob ihm die zahlreichen Zwangsbefugnisse lediglich als dem Bevollmächtigten des Reeders oder als dem Vertreter der heimischen Staatsgewalt zugeteilt seien, sucht man auch in der neuen Seemannsordnung vergebens.[3])

In den Motiven heißt es auf S. 33, daß der Kapitän Inhaber der Schiffsgewalt sei, d. h. „des Inbegriffs aller derjenigen Befugnisse privat- und öffentlichrechtlicher Natur, welche mit Rücksicht auf die Loslösung des Schiffes von dem heimatlichen Territorium in der Hand des Schiffsführers vereinigt sein müssen"! Trotzdem diese Definition der Schiffsgewalt für die Beantwortung der eingangs gestellten Frage, da sie weder sagt, welche Befugnisse private, welche öffentliche seien, noch worin das Unterscheidende zu suchen sei, ebenso unbrauchbar ist wie die Mehrzahl der in der Literatur vertretenen Lehrmeinungen,[4]) bietet sie einen deutlichen

---

[1]) SeemO. §§ 2, 3.

[2]) SeemO. §§ 3, 84.

[3]) vgl. die Anm. oben auf S. 10.

[4]) Diese sind teilweise außerordentlich unsicher. So z. B. bei Lewis (Handb. des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts Bd. 4 S. 109): „Während der Reise steigert sich die Disziplinargewalt des Schiffers sogar zu einer obrigkeitlichen, und zwar polizeilichen Gewalt. Diese steht demselben . . . in seiner Eigenschaft als

Fingerzeig auf den Weg, der zur Lösung führt: die Betonung der Notwendigkeit gewisser besonderer Befugnisse, die nach Loslösung des Schiffes vom heimatlichen Territorium in der Hand des Kapitäns sein müßten, verweist auf zwei wichtige Grundsätze des Völkerrechts, daß nämlich

1. die Schiffe nach ihrer Loslösung vom heimatlichen Territorium (den Territorialgewässern!) dieses als schwimmende Gebietsteile fortsetzen[1]) und folgerichtig die Unterwerfung unter die heimische Staatsgewalt auch auf offener See für sie bestehen bleibe,[2]) und daß

2. zwecks Sicherheit der freien und ungehinderten Benutzung des offenen Meeres eine die Gleichheit der hier in Frage stehenden allgemeinen Interessen gewährleistende Ordnung von und auf den einzelnen Schiffen eingehalten werde[3]) oder, wie der schon mehrfach erwähnte v. Martitzsche Grundsatz lautet, die Staaten völkerrechtlich gebunden seien, für den gesicherten Bestand einer rechtlichen Ordnung auf den unter ihrer Flagge fahrenden Schiffen landesgesetzliche Fürsorge zu treffen.[4])

Diese völkerrechtlichen Grundsätze sind mir die Gesichtswinkel, deren Anwendung auch bei der kleineren Basis, welche meine Arbeit bietet, zur Lösung der Streitfrage führt: die völkerrechtliche Verpflichtung, um eines geordneten internationalen Verkehres willen, wirksame Aufsicht über die Schiffe der eigenen Flagge zu üben, dazu die staatsrechtliche Pflicht, dem Eigentum und den Personen, also Schiff und Ladung, Mannschaft und Passagieren, vollen Rechtsschutz zu gewähren, zwingt die Staaten

---

Schiffsführer gewissermaßen im Namen des Staates zu", und F. Perels (Handb. des allgem. öffentl. Seerechts im Deutschen Reich S. 184) redet von einem durch die Disziplinargewalt des Schiffers modifizierten Dienstvertrag, steht also gänzlich auf dem Boden privatrechtlicher Auffassung der Schiffsgewalt. Am nächsten kommt der Zornschen Auffassung Stoerk (in v. Stengels Wörterb. des deutschen VerwR. Ergänzungsbd. 3 S. 219), der die Schiffsgewalt staatsrechtliches Institut sein läßt, ohne daß deshalb der Kapitän zum Vertreter der Staatsgewalt wird.

[1]) s. oben S. 51. Eine völlige Verwerfung dieser Rechtsfiktion fand ich nur bei Heilborn (Völkerrecht S. 1038).

[2]) Ullmann S. 328.

[3]) Ullmann S. 322.

[4]) s. oben S. 14.

zur Einrichtung einer Gewalt an Bord, die im Namen und nach Anweisung des Flaggenstaates zu handhaben ist.

Mit dieser Staatsgewalt ist die Schiffsgewalt nach Wesen und Inhalt identisch. Daß gerade der Kapitän zur ihrer Ausübung berufen ist, findet sowohl im Entwicklungsgang der Schiffsgewalt im deutschen Seerechte als auch in seiner bevorzugten Stellung als vom Reeder mit der Führung des Schiffes beauftragten und vom Staat nach eingehender Prüfung für diesen Posten qualifizierten[1]) Persönlichkeit seine bündige Erklärung.

Unter diesem Gesichtspunkte betrachtet erscheinen, wo immer der Kapitän die ihm in der Seemannsordnung zugewiesenen Befugnisse, sei es als Zivilstandsbeamter, als Nachlaß- oder Vermögensverwalter, als Organ der gerichtlichen Polizei, als Träger der Sicherheitspolizei oder als Inhaber der Disziplinargewalt, auszuüben berufen ist, diese Rechte und Pflichten ihm als dem Vertreter der heimischen Staatsgewalt an Bord übertragen.

---

[1]) RGewO. § 31.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.